**SEÑOR PRESIDENTE.-** Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 13 y 37 minutos)

La Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado da la bienvenida al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, así como al Director General de Secretaría, a los Directores de PLUNA S.A. y a los señores asesores. Asimismo, saludamos a los Diputados integrantes de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Representantes, quienes también nos acompañan en esta oportunidad.

Si no estamos equivocados, es esta la cuarta vez que el señor Ministro Rossi concurre a este ámbito por el tema de PLUNA. Como es de estilo -y a menos que se piense lo contrario- creemos que sería bueno ante todo escuchar lo que se tiene para decir, fundamentalmente sobre la intención de suspender los vuelos a Madrid que, según tenemos entendido, empezaría a regir a partir del día de mañana.

Pero, además, aprovechamos esta oportunidad para preguntar a nuestros invitados por esa negociación que comenzó en el año 2006 y cuyo primer documento se suscribió en febrero de 2007 -episodio que, como todos sabemos, está inscrito en una serie de acontecimientos- y que ha llevado a este panorama que hoy estamos viviendo. Asimismo, nos gustaría que se informara sobre ese comunicado que realizara la empresa Leadgate Investment, que apareció en todos los medios de prensa escritos y que ha sido muy comentado. Como se sabe, dicha empresa posee, junto a la Sociedad Aeron áutica Oriental, la mayoría accionaria de PLUNA S.A., esto es, un 75% del paquete de acciones.

Así pues, el tema del que hoy nos ocuparemos se encuentra en el centro de la opinión pública. Según versiones periodísticas, se ha abierto un procedimiento de conciliación respecto de este punto en particular, que es el que prevé el contrato de suscripción de acciones del día 12 de febrero. Entonces, realmente nos gustaría conocer los pormenores de esta situación y, para ello, ya le damos la palabra al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi.

**SEÑOR ROSSI.-** Buenas tardes a todos.

En principio, queremos expresar que en su oportunidad nos comunicamos con el Presidente de esta Comisión, a fin de solicitarle llevar adelante esta reunión. Al tiempo que hacíamos eso, el propio señor Presidente nos confirmaba que él también había pensado hacer el mismo trámite, a fin de llevar a cabo esta instancia.

Por nuestra parte, siempre hemos considerado muy importante, a lo largo de este proceso, tener instancias donde permanentemente podamos poner en conocimiento del Parlamento Nacional -me refiero tanto a la Cámara de Senadores como a la Cámara de Representantes- toda la documentación pertinente a medida que se va concretando, así como también las dificultades que se van presentando. Entonces, solicitamos que se invitara a los integrantes de la Comisión de Transporte y Obras Públicas de la Cámara de Representantes -sin perjuicio de que, después, cada Cuerpo desarrollará y organizará su actividad, en función de sus propios tiempos y objetivos- porque consideramos que, en esta instancia, valía la pena, ya que hay aspectos que entendemos deben aclararse y otros que queremos informar respecto a la tarea que hemos realizado y a la idea general de cómo vamos a seguir moviéndonos para enriquecerla con opiniones, aportes u observaciones que nos puedan hacer para salir adelante. En este sentido, hay un primer asunto -que ha tomado estado público, que tiene una entidad diferente y que me parece que merece aclararse- relativo a la suspensión de un vuelo por desperfectos en el avión como consecuencia de que un pájaro fue tomado por una turbina. Este accidente generó la necesidad de limpiar las turbinas del avión y cambiar algunas pequeñas partes que se deterioraron, lo que motivó la suspensión de los vuelos en su planificación normal, con independencia de la decisión de suspender los vuelos a Madrid por parte de PLUNA S.A. El hecho es que este accidente o incidente -como prefiera llamárselo- que ha sucedido en más de una oportunidad, pone de manifiesto las dificultades para llevar a cabo este servicio con una sola unidad

que reúna las características que aseguren su cumplimiento. Quiero aclarar que este caso se vinculó a la resolución general de suspensión cuando, en realidad, fue un hecho fortuito. La situación generó malestar y molestia en los pasajeros -como siempre ocurre cuando pasan estas cosas- pero, en este caso, tuvo una repercusión mayor y distinta, fundamentalmente por parte de los pasajeros que venían de España, aunque también en Uruguay hubo pasajeros que esperaban, a su vez, el vuelo de vuelta hacia Madrid, que fueron atendidos por la propia empresa. Quería hacer esta aclaración y, además, comunicar que tenemos información particular, aunque no sé si el señor Bouzas, Presidente de PLUNA S.A., quiere aprovechar para hacerla pública, de manera de poder terminar con esta discusión.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** El señor Ministro se refiere al caso de esas veinte personas…

**SEÑOR MINISTRO.-** Sí, señor Presidente, creo que es importante. En primer lugar, porque hay pasajeros uruguayos; en segundo término, porque se generó una molestia y un perjuicio; y tercero, porque de alguna manera me parece importante despejar este asunto para pasar a analizar el tema de fondo.

**SEÑOR BOUZAS.-** Efectivamente, durante este fin de semana -desde el jueves hasta el domingo en que se empezó a regularizar la situación- estuvimos en contacto con todas las zonas operativas, tanto de Montevideo como de Madrid, para ver cómo se encaraba el problema. Entonces, anteayer recibimos el informe completo de parte de la gerencia de aeropuertos, que paso a leer.

"Irregularidad operación Montevideo-Madrid-Montevideo, 28, 29, 30 y 31 de agosto de 2008.

El pasado jueves 28 de agosto cuando el avión de PLUNA Boeing 767 aterrizaba en su vuelo regular desde Madrid, ingresó un ave en la turbina dañando 3 alabes del motor, que debían ser cambiados. A partir de ese momento, el personal técnico comenzó la búsqueda de las piezas necesarias para la reparación, lo cual generó una demora en la entrega de la aeronave de aproximadamente 72 horas.

Siendo la prioridad de PLUNA la seguridad de sus pasajeros, se debieron postergar los vuelos de los días jueves, sábado y domingo saliendo de Montevideo con destino a Madrid y los vuelos de los días viernes, domingo y lunes partiendo de Madrid hacia Montevideo.

Jueves 28 de agosto. En una primera instancia la demora del vuelo 802 Montevideo-Madrid fue de 48 horas. Siguiendo los procedimientos habituales para estos casos el personal de PLUNA de los distintos aeropuertos, junto con el área comercial, comenzaron la búsqueda de lugares disponibles en otras aerolíneas. Simultáneamente, el Call Center en Montevideo comenzó la notificación a los pasajeros con contacto en sus reservas, para evitar molestias de presentarse en el aeropuerto. A aquellos pasajeros que no pudieron ser notificados y se presentaron en el aeropuerto, se les ofreció la alternativa de alojarlos en un hotel con transporte y comidas incluidas a cargo de PLUNA, o permanecer en sus domicilios, aguardando información por parte de la empresa.

Lamentablemente, el proceso de ubicación de pasajeros en vuelos alternativos encontró tropiezos adicionales por dificultades en obtener lugares en otras compañías debido a la época del año y el cierre de las vacaciones en España." Debemos tener en cuenta que en esta línea los meses de julio y agosto, junto con los de diciembre y enero, son meses de alta temporada. "No obstante eso, la empresa no descartó ninguna posibilidad y logró ubicar pasajeros vía otros aeropuertos y en clases preferenciales de otras aerolíneas.

- 60 pasajeros Buenos Aires-Madrid fueron endosados en Aerolíneas Argentinas los días 28, 29 y 30 de agosto.

- 10 pasajeros Santiago-Madrid fueron endosados a la empresa LAN desde Santiago.

- 30 pasajeros de Córdoba-Madrid fueron endosados en Aerolíneas Argentinas desde Ezeiza y LAN desde Santiago de Chile.

- Más de 100 pasajeros de Montevideo-Madrid pudieron ser ubicados en los siguientes vuelos:

-Ezeiza-Barcelona - Aerolíneas Argentinas

-Ezeiza-Frankfurt - Lufthansa

-Montevideo-Madrid - Iberia

-Montevideo-San Pablo-Barcelona - Iberia

-Montevideo-San Pablo-Madrid - TAM

-Montevideo-San Pablo-París - TAM

-Montevideo-San Pablo-París - Air France

-Montevideo-Río de Janeiro-Lisboa - TAP

Viernes 29 de agosto. Considerando que las posibilidades de conseguir lugares desde Madrid a Montevideo y otras ciudades del Cono Sur eran mejores y para evitar mayores demoras a nuestros clientes, PLUNA decide proceder al endoso de todos sus pasajeros.

En esta oportunidad las alternativas fueron en vuelos directos o vía otras ciudades de la región, dependiendo de la ocupación de las otras aerolíneas. Considerando que los vuelos de esas empresas partían de Madrid el día sábado (Iberia y Aerolíneas Argentinas) se brindó alojamiento, transporte, servicio de alimentación y llamadas telefónicas en el Hotel Auditórium de Madrid." Se trata de un hotel ubicado cerca del Aeropuerto de Barajas, de categoría cinco estrellas. "Inclusive existían dentro del grupo de pasajeros 2 menores (14 y 16 años) que viajaban solos y el personal de la empresa se comunicó varias veces con su madre para informarla de la situación.

Los pasajeros fueron protegidos en:

- 30 pasajeros MAD-EZE-MVD con la empresa Aerolíneas Argentinas-día 29 de agosto.

- 30 pasajeros MAD-SAO-MVD vuelo de IB/PU día 30 de agosto. PLUNA demoró su vuelo SAO-MVD para protección de esos pasajeros.

Es importante precisar que la cantidad de pasajeros endosados a Iberia fue de 42, pero IB solamente aceptó 30 pasajeros.

- 05 pasajeros MAD-SAO-MVD en vuelo de TAM día 30 de agosto.

- 10 pasajeros MAD-EZE-MVD con la empresa Aerolíneas Argentinas día 30 de agosto.

Sábado 30 de agosto. En virtud de que se presentaron dificultades aduaneras en la República Argentina para la liberación de las piezas necesarias para la reparación de la aeronave y considerando que la mayoría de los pasajeros del vuelo 802 Montevideo-Madrid y del vuelo 803

Madrid-Montevideo fueron ubicados en otras empresas, se decide dar por cancelado dicho vuelo y se procede a demorar para el día domingo 31 el vuelo 802 del día 30 de agosto.

Nuevamente se aplica el procedimiento de aviso telefónico a los pasajeros de dicho día; pudieron ser contactados la mitad de todos los pasajeros que embarcaban en Montevideo.

- Los 7 pasajeros de Santiago-Madrid pernoctaron en nuestra capital partiendo el día domingo en el vuelo de PLUNA.

- Los 24 pasajeros de Córdoba-Madrid fueron protegidos en vuelo de LAN desde Santiago de Chile."

Los 90 pasajeros de Buenos Aires-Madrid fueron protegidos, entre los días sábado 30 y domingo 31, en diferentes empresas que operaban desde Ezeiza. Se brindó alojamiento, alimentación y transporte a todos los clientes que lo solicitaron. Asimismo, 37 pasajeros Montevideo-Madrid del día 28 de agosto, fueron enviados con personal de PLUNA a San Pablo, para obtener lugares en las distintas empresas que operan en dicha ciudad. Finalmente, entre los días sábado 30 y domingo 31 logramos proteger a todos los pasajeros, que se endosaron a VARIG vía San Pablo.

El día domingo 31 de agosto la nave queda operativa y opera con el vuelo Montevideo-Madrid del 30 de agosto. Asimismo, se procede a demorar 24 horas el vuelo 805 Madrid-Montevideo y el vuelo 806 Montevideo-Madrid, como consecuencia del atraso de los vuelos anteriores. Es de destacar que 55 pasajeros Madrid-Montevideo fueron alojados en el Hotel Auditórium, con servicio de alimentación, locomoción y llamadas telefónicas, siendo protegidos en vuelo de PLUNA, demorado 24 horas. Asimismo, 31 pasajeros de Madrid-Buenos Aires fueron protegidos en TAM, vía San Pablo; 9 pasajeros Madrid-Asunción fueron protegidos en TAM, vía San Pablo; los 24 pasajeros Córdoba-Madrid operan en el vuelo de PLUNA sin demora; los 25 pasajeros Santiago-Madrid operan en el vuelo de PLUNA sin demora; los 70 pasajeros de Buenos Aires a Madrid fueron alojados en hotel y protegidos en el vuelo de PLUNA que opera el día lunes, y los 91 pasajeros de Montevideo-Madrid fueron demorados 24 horas y se brindó hotel a quienes lo solicitaron.

En resumen, PLUNA intentó por todos los medios brindar a los pasajeros la protección más rápida en otras empresas, utilizando todos los vuelos disponibles, sin considerar incremento de costos por desvíos por otros aeropuertos y cambio de clases. PLUNA prestó asistencia a todos los pasajeros en Montevideo, Buenos Aires, Madrid, Santiago de Chile y Córdoba, brindando hotel, alimentación, transporte y llamadas telefónicas a sus familiares. Asimismo, PLUNA mantuvo informados a todos los pasajeros a través de su call center y de su personal de los distintos aeropuertos.

Aclaro que este informe que he brindado está firmado por el señor Sergio Riolfo, Gerente de Aeropuertos de PLUNA S.A.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Ha sido muy detallada la exposición en cuanto a la protección brindada a los pasajeros, pero creo que en el día de hoy nos interesa hablar del fondo de la cuestión. Hemos tomado nota del informe minucioso que ha brindado el señor Presidente de PLUNA por lo que, a continuación, nos gustaría escuchar la opinión del señor Ministro.

**SEÑOR MINISTRO.-** Aclaro que no tenía conocimiento del informe que iba a brindar el Presidente de PLUNA, quien dio lectura a la totalidad de la información que posee, lo cual está bien.

Incluso, por nuestra parte teníamos pensado despejar este tema de la discusión general, pero ahora dudamos acerca de despejar un segundo tema. De todas maneras, ponemos esto a la consideración de los señores Senadores. Me refiero a la realidad del edificio del Hotel Argentino, de Piriápolis, lo cual ha salido públicamente, pero esta situación es absolutamente ajena y está separada del tema de fondo que, según interpreto, es la suspensión del vuelo a Madrid.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Soy honesto con el señor Ministro al expresarle que creo que traduzco el sentimiento de todos los integrantes de esta Comisión si le digo que queremos hablar de todos los temas y de ese que menciona, también. Nos interesa conocer no sólo la razón del episodio de la suspensión del vuelo a Madrid, sino algunos otros pormenores del mismo ya que en el día de hoy se ha publicado un comunicado de Leadgate en la prensa que dice un montón de cosas. Tan es así que abre el planteo, no sólo del tema de los vuelos a Madrid, sino de la forma de conducción de la aerolínea, vertiendo consideraciones muy generales y duras al respecto.

En consecuencia creo que si en el día de hoy se habla sólo del tema de la clausura de los vuelos a Madrid, nos quedamos cortos. Me parece que todos queremos saber, además de este tema -que fue muy ocasional y fortuito- cómo se desarrolló toda una serie de hechos que están encadenados con el mismo. Por lo tanto, en lo personal, quisiera saber eso. Si el señor Ministro no considera que sea esta la oportunidad de tratarlos, hay otros mecanismos legislativos para saberlo, pero ya que estamos acá sentados, dispuestos a hablar como lo hemos hecho siempre, me parece que ese tema del Argentino Hotel interesa -al respecto me gustaría formularle algunas preguntas- y, en tal sentido, queremos escucharlo para que se explaye sobre un tema que sabemos conoce muy bien.

**SEÑOR MINISTRO.-** En verdad, el señor Presidente me desorienta un poco porque, no sólo respetamos los mecanismos que prevé el Parlamento para obtener información, sino que, además, respetamos a la Institución y, por lo tanto, en ese sentido vamos a cumplir con nuestras obligaciones. Nosotros vamos a brindar la información de que disponemos y, en lo personal, no tengo inconveniente en que si el señor Presidente entiende que es mejor que los señores Senadores formulen las preguntas para que luego las respondamos, procedamos de esa manera. De lo contrario, me temo que estemos defraudando la expectativa de los señores Senadores y no aprovechando el tiempo de que disponemos. Reitero que vinimos aquí a informar sobre la posición del Poder Ejecutivo que, por otra parte, no va a ser una sorpresa ni una noticia para nadie; es lo que hemos hecho y expresado públicamente. A lo mejor, entonces, a partir de las preguntas de los señores Senadores, podemos contestar más precisamente.

**SEÑOR MICHELINI.-** Tengo entendido que, apenas se empezó a hablar de estos temas, el señor Ministro insistió en comparecer para aclarar la posición del Poder Ejecutivo. Entonces, escuchemos lo que tenga que decir el señor Ministro, formulemos las preguntas y, si nos tenemos que reunir mañana o el viernes para continuar con otros temas, pues hagámoslo.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Eso fue lo que acordamos: escuchar al señor Ministro y luego formular las preguntas.

**SEÑOR AMARO.-** Creo que el planteo es de recibo. El informe brindado por el señor Presidente de PLUNA es importante para nosotros porque podemos formularle las preguntas que consideremos pertinentes. Conocemos al señor Ministro y se imponía, de parte del señor Presidente del Ente, dar una razón del accidente sufrido que, para mí, por ejemplo, es una novedad, un motivo y una causa.

Siguiendo la línea del señor Presidente de la Comisión, queremos señalar que el tema del Argentino Hotel- sobre el cual queremos escuchar al señor Ministro y dar nuestra opinión- también es importante, pero es indudable que el punto principal es el que estaba previsto originalmente para el día de hoy. En tal sentido, me gustaría -sé que el señor Ministro no tiene inconveniente en proceder así- comenzar por el mismo ya que, en mi concepto, es el más escabroso y todos tenemos interés en opinar y preguntar hasta que la información aportada por el señor Ministro sea satisfactoria.

**SEÑOR MINISTRO.-** Como saben los señores Senadores, desde el 9 de este mes se suspenden los vuelos a Madrid. Este es un hecho importante tanto para Uruguay como para la empresa PLUNA S.A. porque, en buena medida, se trata de uno de los productos que se ofrece desde hace ya bastante tiempo, más allá de las dificultades y de los resultados que se pudieran obtener. Además, integraba uno de los capítulos de desarrollo de un plan de negocios y fue promovido como elemento de referencia en la nueva asociación que se le dio a PLUNA S.A. a partir del ingreso de Leadgate haciéndose cargo de las nuevas acciones emitidas hasta completar un porcentaje del 75% del total del paquete accionario. En dicho plan de negocios se establecían cuatro capítulos. El primero estaba relacionado con el fortalecimiento del puente aéreo. El segundo tenía que ver con el desarrollo

regional, la recomposición -en algunos casos- y la apertura -en otros- de nuevos servicios regionales que permitiría que el Aeropuerto de Carrasco tuviera un papel de centro de distribución regional. El tercer capítulo se vinculaba al desarrollo de una estrategia de carga en la cual se distinguen dos aspectos: uno intercontinental y otro regional. Y, por último, un cuarto capítulo que tiene que ver con los vuelos intercontinentales para los cuales también se proponía la contratación de una flota acorde, para poder completar una estrategia que tenía como centro el aumento de la frecuencia a Madrid y cuando las circunstancias lo permitieran, se intentaría aumentar el desarrollo de la comunicación con algún destino en los Estados Unidos de Norteamérica.

Los dos primeros capítulos de este programa se desarrollaron, diría, satisfactoriamente. La incorporación de cinco aviones de origen canadiense ha permitido que se mejorara sustancialmente el número de frecuencias que se llevan a cabo en el puente aéreo. Hay que destacar que esto se ha beneficiado por la lamentable crisis de Aerolíneas Argentinas. Este hecho ha confirmado la importancia que tiene que el puente aéreo sea operado por una empresa de bandera nacional. Puedo informar que el número de frecuencias diarias oscila entre diez y once, y estamos hablando de un muy buen nivel.

En segundo lugar, el desarrollo de otras líneas regionales -insisto en que no todas ellas son nuevas- ha tenido una evolución diferente aunque no tan fuerte como la del puente aéreo en sus dos versiones: Buenos Aires-Montevideo, Buenos Aires-Punta del Este.

PLUNA está llegando semanalmente a Bariloche con algunas dificultades en cuanto a los procedimientos para la habilitación del servicio, así como a Santiago de Chile y a San Pablo con resultados aceptables y también a Rosario. Además, está planificando su llegada a Asunción y tiene planteado el desarrollo de otras frecuencias regionales a partir de la posibilidad de disponer de estos aviones. Es una virtud que tiene, como se ha repetido muchas veces, porque ello supone un menor consumo de combustible y la disposición de mayores horas de vuelo. Si bien la suma de todo esto repercutiría en el mejoramiento de la ecuación económica de la empresa, comenzaron a aparecer las dificultades a nivel del capítulo intercontinental.

PLUNA S.A. -en su nueva versión- está volando desde hace poco más de un año -desde el 1º de julio- y es en el transcurso de 2008 que aparecen elementos que influyen fuertemente en toda la aeronáutica, como lo son el precio del petróleo y una merma en la demanda de servicios. Esto ha llevado a que un conjunto de empresas hayan sufrido las consecuencias de la crisis en distintos lugares del mundo, incluso en América del Sur, y, por ende, se haya impuesto la racionalización de servicios, en algunos casos su concentración y en otros, la supresión de los vuelos.

El número de empresas que en esta segunda crisis -luego de la que se produjo a partir del 12 de setiembre- han quedado comprometidas o han llevado a cabo severas reestructuras, es muy importante. Por lo tanto, era muy difícil pensar que pudiéramos quedar totalmente al margen y plantearnos la opción de exigir el cumplimiento de esta etapa del plan de negocios, en la medida en que habían cambiado algunos elementos de la ecuación a nivel general.

En este sentido, la empresa nos ha comunicado desde el mes de junio de este año -tal vez antes- en forma documentada, que la suma de estos elementos estaba expresándose en un déficit que se iba acumulando en una pérdida mensual, lo que ha hacía imposible de sostener sin la perspectiva de superar la situación. Por lo tanto, planteaba la necesidad de que se analizara la suspensión de los vuelos a Madrid o se discutieran alternativas. Durante este tiempo hemos estado participando, a través de los delegados del Gobierno en la empresa, en la búsqueda de alternativas hasta que, en los últimos días de agosto, se dio a conocer la decisión de la empresa de suspender los vuelos a Madrid a partir del 9 de setiembre.

Los elementos volcados por la empresa han sido analizados por nuestros representantes y hemos considerado que, si bien efectivamente existen fenómenos que inciden en una nueva realidad del mercado internacional, no los consideramos suficientes para desembocar ya en una decisión como la que se ha comunicado que, para revertirla, requiere tiempo y un trabajo que debe ser muy exigente a efectos de superarla en el futuro.

Nuestros representantes también han estado manejando la posibilidad de que se estudien alternativas. En ese sentido, promovimos el auxilio de un consultor, el cual fue contratado a través de fondos especiales dispuestos por el BID para este fin. La idea no era que el consultor nos ayudara a analizar las debilidades de la línea, sino a prever cuáles serían las alternativas o los caminos a recorrer para poder transformar el resultado de la ecuación que estaba en juego. Todavía no tenemos la resolución final del consultor, pero sí un adelanto con respecto a los primeros estudios que se realizaron con relación a la línea y a las características de ocupación que tiene PLUNA. Es así que el consultor señaló que dentro del conjunto de los sectores de la sociedad, tanto española como uruguaya -que son los principales pasajeros- PLUNA captaba un determinado público, lo que hacía muy difícil garantizar la rentabilidad del vuelo. Además estableció, en forma comparativa con los vuelos de IBERIA, algunas diferencias que se expresaban fundamentalmente en los distintos servicios y, sobre todo, en el precio y la demanda de la clase ejecutiva. Planteado este asunto, presentamos alternativas -incluso, en su momento se conversó sobre el tema con el consultor- estimando las consecuencias, como puede ser, por ejemplo, la de una escala en Río de Janeiro -como se hacía otrora- que nos permitiría acceder a otro público y transportar determinada carga. Dicha escala se dejó de hacer para poder ofrecer un servicio más competitivo con el vuelo directo que realiza IBERIA, de Madrid a Montevideo y de Madrid a Buenos Aires. Ahora bien, el vuelo directo 767 impone a PLUNA la necesidad de eliminar, prácticamente, la carga porque tiene que llevar la reserva de combustible necesario para asegurar el cruce de un solo tirón.

Las autoridades del Ente mantuvieron contactos tradicionales y se le recomendó al consultor que hiciera estudios sobre la posibilidad de analizar la alternativa de un vuelo a Tenerife. En principio, daría la impresión de que algunas de las cifras no justifican una frecuencia muy importante en la semana pero sí podrían justificar algún vuelo semanal a Islas Canarias. Es decir que se ha estado trabajando, pero el tiempo ha ido pasando y la resolución de la empresa se tomó en función de hacer uso de su mayoría en el paquete accionario, que le da mayoría también en el Directorio de la empresa. A partir de ahí, analizamos cómo teníamos que velar por representar y defender lo que -creemos- son los intereses del país, de los uruguayos, pero, particularmente, también de la empresa.

Recién decía que para suspender una línea de estas características y poder luego restablecerla, no sólo se necesitan las inversiones correspondientes -que están previstas en el plan de negocios- sino también un cierto tiempo, más allá de las condiciones favorables de mercado. Entonces, insisto, una vez suspendido este servicio, para recomponer las condiciones a fin de que el mercado justifique su restablecimiento, será necesario esperar unos meses; no es posible hacerlo de un día para el otro.

Es cierto que a lo largo de estos meses hemos estado analizando todo un conjunto de experiencias que están viviendo distintas empresas que están promoviendo reestructuras fuertes en sus servicios frente a las alternativas que ofrecen y a la supresión de líneas. Del mismo modo, también es cierto que muy cerquita nuestro estamos viendo los efectos. No sólo se trata de problemas planteados en Estados Unidos o en algunas áreas de Europa, sino que previamente a esta decisión de PLUNA S.A. se nos presentó el caso de la nueva Varig que, después de un esfuerzo importante de inversiones significativas, suprimió el vuelo a Madrid y está sufriendo los efectos de una recaída en su intento de recomponer su participación. También podemos mencionar a una empresa tan importante como LAN, que está concentrando servicios y reduciendo el número de frecuencias y ofertas en función de una situación de mercado que, indudablemente, no presenta condiciones tan auspiciosas como hace un año atrás.

A pesar de estos elementos, creemos que PLUNA S.A. está en condiciones de buscar alternativas que permitan no retroceder en cuanto a su estrategia de participación. No olvidemos que es muy importante el papel que PLUNA S.A. juega en el puente aéreo, en la región y en el desarrollo del turismo en nuestro país. A nuestro entender, existen elementos como para que PLUNA S.A. no se limite exclusivamente a este esfuerzo, sino que pueda desarrollar otras alternativas en función de sus actuales condiciones. Sin embargo, la resolución tomada por la empresa daba por terminado ese trabajo de intercambio que se había desarrollado en los últimos meses, por lo que nosotros, desde el Ministerio, respaldamos la decisión del Directorio en el sentido de poner en marcha los instrumentos que el contrato prevé a estos efectos, como ser la conformación de una instancia de conciliación en la cual se establece una ronda de intercambio obligado durante -si no recuerdo mal- 20 días. Esperemos que los resultados nos puedan confirmar el buen funcionamiento de la empresa de aquí en adelante.

En caso de que no exista acuerdo, está prevista la participación de un tribunal de arbitraje, a propósito de lo cual es bueno destacar -en tanto han circulado diversas versiones- que no será de carácter internacional sino que se instrumentaría a través de la Cámara de Comercio. Esperamos que durante este plazo que se abre, se pueda avanzar en materia de acuerdos que consideramos necesarios para asegurar el futuro de la empresa.

Estos eran, fundamentalmente, los hechos que queríamos compartir con los señores Senadores en la sesión de hoy.

Queremos decir, además, que hoy nos despertamos con un comunicado de Leadgate que -confieso- luego de una primera lectura, me pareció impertinente y salido del tono normal con el que los representantes del Directorio del Ente Autónomo y los de la mayoría de la Sociedad Anónima han procurado llevar adelante su relacionamiento. En definitiva, este tono nunca estuvo presente en las conversaciones -que no fueron muchas- mantenidas con los representantes de la mayoría del Directorio.

Ahora bien, luego de leer con mayor profundidad y serenidad el contenido del propio comunicado, advertimos que constituye un aporte a ese proceso de conciliación que nos propusimos recorrer. De alguna manera, tenemos la oportunidad de poner sobre la mesa todo -pues así está planteado en el documento- y revisar lo que hasta ahora se ha logrado, porque no nos podemos quedar con una visión negativa de lo sucedido. Sin embargo, a pesar de que ha habido avances, concreciones, cambios y ajustes en el funcionamiento de la empresa que consideramos positivos, existen carencias, demoras y dificultades que nos van a enfrentar a la necesidad de optar.

Creo que estamos en buenas condiciones de abordar esta instancia de conciliación, al punto de que algunas propuestas y preocupaciones planteadas en el comunicado de la empresa sean consideradas, para que PLUNA S.A. pueda construir la nueva etapa que tanto necesita.

Es cuanto quería manifestar.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Como aquí bien se ha señalado, el señor Ministro sabe que siempre estuvimos interesados en esta asociación, aunque desde su arranque hemos sido críticos de muchos aspectos de la negociación, tanto del procedimiento utilizado, de la elección del socio estratégico, como de una serie de cambios que han ido operando a lo largo de un proceso que comenzó en el año 2006 y recién en el 2007 se empezó a concretar en el papel a través de los contratos. Precisamente, el 4 de enero de 2007, en una presentación pública en la que estuvieron presentes los señores Ministros de Economía y Finanzas y de Transporte y Obras Públicas, así como el señor Presidente de la República, se anunció lo que a esta línea de bandera nacional le representaba la asociación. En esa oportunidad no se revelaron mayores detalles porque, se decía -y así fue estipulado en el contrato- existía una confidencialidad que amparaba las cláusulas fundamentales de la contratación. Fue así, entonces, que de a poco nos fuimos enterando de este proceso, como bien lo señaló el señor Ministro.

**SEÑOR MINISTRO.-** No entendí bien lo de la confidencialidad.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Concretamente estoy hablando del arranque de la negociación, porque ya en el contrato de suscripción de acciones del 12 de febrero estaba prevista la confidencialidad. Cuando el señor Ministro concurrió a la Comisión, habló de la confidencialidad porque estaban en plena negociación, a punto de cerrar el negocio, y me pareció bien; eso no se lo cuestionamos, aunque después sí. Lo que ocurrió luego -no traje los documentos porque excede a lo que es una Comisión de Transporte y Obras Públicas que funciona en régimen de sesión normal- fue que se planteó un plan de negocios muy ambicioso en el que se hablaba de cifras, de facturación, de plazos y de años. Recuerdo que se decía que en el año 2011 PLUNA S.A. iba a facturar US$ 500:000.000 y que por la carga en el año 2008 se iban a facturar US$ 50:000.000. De acuerdo con el cronograma del plan de negocios -así lo revelaba el señor Ministro- hoy PLUNA estaría volando a Miami con frecuencias diarias y también a Madrid, además de tener los destinos regionales existentes y otros nuevos. También recuerdo que en ese plan de negocios había una previsión de adquisición de flota, arrendamiento, leasing de aeronaves, que no tiene nada que ver con la que se terminó comprando. Se hablaba de 15 aviones

Embraer brasileños y 3 Airbus 330 200 que se iban a arrendar porque, en ese momento, se decía que las cargas era una de las bases del negocio de la asociación de PLUNA con Leadgate, empresa a la que cuestionamos. Soy de Colonia Suiza y conocía al señor Matías Javier Campiani -no al padre, que está en el Banco Comercial- por estar actuando en Parmalat Uruguay. Podemos decir que es una persona muy entendida en el negocio lácteo, pero no en esto de la aeronavegación aunque, de pronto, el señor Campiani era tan talentoso que también se manejaba bien en esto. Incluso, en la presentación de las propuestas por parte del broker que se contrató por el Directorio de PLUNA, hubo cinco o seis interesados y recuerdo que decíamos que había sido tan poco competitivo que uno de los interesados era el padre de Campiani, del grupo Advent. A su vez, el propio señor Campiani, que es muy verborrágico, había dicho que el padre no se interesaba en estos negocios pero, sin embargo, se presentó. También se presentó otra empresa en la que estaba el señor Raúl Rodríguez y, al final, algunas de esas ofertas terminaron siendo concurrentes.

Ahora bien, así comenzó el negocio y así se pactó. Luego se modificaron, a mi juicio, cláusulas esenciales del contrato original. Una de ellas -básica y esencial- fue el tema de las garantías y uno de los problemas que hoy tenemos es ese, porque no estamos en la misma situación del principio. Si yo fuera el Ministro y hubiera leído este comunicado, me habría enojado mucho; incluso, como uruguayo me enojé. Claramente se dice que la decisión de suspender la operación es estrictamente compatible con los contratos vigentes firmados por el Estado uruguayo, pero el plan de negocios hablaba de vuelos diarios a Madrid y eso formaba parte del contrato. Es cierto que se decía que se podía modificar, pero aparentemente acá se varió haciendo un uso aplastante de las mayorías. Sin embargo, los otros días se publicó en los diarios que los representantes de PLUNA Ente Autónomo no habían tomado la resolución, aunque se había conversado sobre el tema. Escuché al señor Campiani hablando en una radio -no pierde el tiempo y corta grueso- y decía que la resolución ya se había tomado, que en la Sociedad Anónima hay mayoría, que eso se pactó y que la mayoría resuelve, como si nosotros -me refiero a la sociedad uruguaya- no hubiéramos puesto nada. Leía el comunicado y no lo podía creer porque allí se dice que tiene la responsabilidad fiduciaria y ética, pero no sé qué quiere decir responsabilidad fiduciaria; lo que ocurre es que como estudian en Harvard, utilizan algunos términos que uno no entiende. Además, se decía que si el Estado uruguayo considera que la operación a Madrid es estratégica para el Uruguay, PLUNA S.A. ofrece transferir la aeronave y el personal asignado a la ruta de tal manera que el Estado, a través de PLUNA Ente, lo opere con todo el apoyo de PLUNA S.A. Es notable, vamos a cortar a la mitad la operativa de PLUNA para decir que se va a volar por la región con estos aviones nuevos. Lo que se olvidan de decir es que los aviones se compraron con la garantía del Estado Uruguayo porque ellos no pusieron nada; esa es la verdad, porque prendaron las acciones de PLUNA S.A.. En realidad, me pregunto cuánto valen hoy las acciones de PLUNA S.A. Como sabemos, se puso una fianza subsidiaria y no solidaria de Leadgate y SAO y aquí está presente el escribano que no me deja mentir. Incluso, tal como se ha dicho, la prenda se cancela cuando se hipoteque el último avión, aunque si vamos a ser sinceros, lo que realmente vale es la garantía del Estado uruguayo. Al respecto, primero tuvimos una discusión con el Subsecretario de Economía y Finanzas durante una concurrencia del Ministro al Senado en régimen de Comisión General, y cuando cuestionamos que la garantía era soberana porque el contrato utilizaba ese término, no se dijo nada sobre el primer contrato del 12 de febrero que se cambió. Sin duda, ese es un elemento esencial de este asunto, porque implica un riesgo de US$ 180:000.000, o sea que no estamos hablando de vintenes. Entonces, lo de garantía soberana requería una ley y así lo reconoció el Subsecretario Bergara y, en los hechos, no existía una norma que autorizara ese tipo de garantía. No hay que olvidar que por su ley de creación, PLUNA como Ente Autónomo tiene la garantía subsidiaria del Estado. Fue así que se eliminó el problema jurídico, pero igualmente el pacto se llevó a cabo.

Ahora se nos dice que las circunstancias han cambiado y Leadgate nos hace una propuesta en el sentido de que si entendemos que se trata de un asunto estratégico, nos quedemos con ese avioncito 767 viejo que arrendamos en alrededor de US$ 600.000 por mes -un precio realmente alto- y ellos se quedan volando aquí en la vuelta con los aviones cuya garantía es el Estado uruguayo. Realmente, en el lugar del señor Ministro, como uruguayo me enojaría mucho ante una propuesta de esa naturaleza. Es verdaderamente increíble que tengan el descaro de hacer un planteo de esa índole a través de la prensa.

Por otra parte, quiero decir que no he visto aún qué es lo que esa gente ha puesto en PLUNA S.A. ni tampoco la gestión maravillosa que iba a permitir que en cien días la empresa cambiara de colores y de cara. Incluso, a veces escuchamos a Campiani a través de los medios decir que PLUNA

pierde entre US$ 1:500.000 y US$ 3:000.000 por mes, y eso, sinceramente, es mucho dinero como para decirlo tan suelto de cuerpo. Hay que tener presente que todo este tema comenzó el 1º de julio del año pasado y luego de este tiempo aún no sabemos cuánto hemos perdido. Ahora bien, recuerdo perfectamente que en una de sus comparecencias al Senado, el Subsecretario Bergara dijo que por algunos ajustes que se hicieron -la famosa "due dilligence", que si no me equivoco la hizo Ferrer- y que pagamos nosotros, había que pagar por una diferencia de inventario y balance US$ 5:200.000 más las pérdidas, a lo que también había que agregar las pérdidas calculadas de mayo y de junio del año pasado, todo lo cual alcanzaba una cifra de US$ 28:302.000. Luego de eso, si no me equivoco, hubo una capitalización y por esa razón me gustaría que se dieran a conocer cifras exactas al respecto. Lo relativo a los US$ 28:302.000 lo dijo el Subsecretario Bergara y ello consta en la versión taquigráfica, porque esa fue la forma de dejar a PLUNA con un patrimonio positivo de US$ 1:000.000, que era lo que establecía el contrato original. Creo que después se aportó más dinero, pero no estoy seguro y ciertamente me gustaría saberlo, ya que cursé algunos pedidos de informes al respecto pero no he recibido respuesta. La verdad es que queremos saber cómo fue todo este proceso, porque como le hemos dicho al señor Ministro, pensamos que las asociaciones son buenas y están permitidas por la Ley Nº 16.211 que apoyó el Partido Nacional. Eso nos parece bien pero, evidentemente, no debemos asociarnos con quienes no acrediten conocimiento de la materia ni solvencia económica. A propósito de esto, recuerdo que, en su primera comparecencia ante la Comisión Permanente, el señor Ministro habló, entre otras cosas, de un grupo de personas donde había quienes facturaban US$ 10.000:000.000, US$ 5.000:000.000, US$ 3.000:000.000, etcétera, pero la verdad es que después, cuando hubo que poner los "chanchos" -como suele decirse popularmente, y perdóneseme la expresión- resulta que los aviones se compraron todos a crédito con el Scotia Bank; finalmente, según se dijo aquí, se pagó US$ 178:000.000 por siete aviones. Y la garantía real fue el Estado Uruguayo -lo demás es muy accesorio, podríamos decir- de manera que los responsables somos nosotros. No sé cuál es el plazo de gracia pactado, pero lo cierto es que venimos perdiendo US$ 3:000.000 por mes y que nos comprometimos en US$ 178:000.000, lo que no es poca cosa. Entonces, el Estado tiene que pagar; si no se paga -si no empezamos a hacerlo- estaremos en problemas. Al parecer, esta situación viene de mal en peor, lo que nos preocupa mucho.

Se ha hablado de la ruta a Madrid pero, ¿y qué decir de las declaraciones? Asimismo, se dice que se vendió la agencia de Buenos Aires, lo que motivó un pedido de informes de parte de quien habla, aunque hasta la fecha el mismo no ha sido contestado.

Hoy en la mañana estaba mirando un listado de activos y pasivos de PLUNA donde, como patrimonio del Ente, figuran US$ 1:575.000, en un estado de situación al 31 de diciembre de 2006. Es claro que hoy el valor tendría que ser mayor. Ahora bien, el dólar no vale mucho, más bien se ha deprimido. A su vez, el valor de los inmuebles ha aumentado en Argentina y en Uruguay. ¡Y qué lugar ese, donde estaba ubicada la sucursal en el vecino país! ¡Calle Florida 1 y Lavalle! Justamente hoy estaba mirando eso. Cochera, local comercial, ubicado en la esquina -ahora allí venden electrodomésticos- y primer piso. Cabe acotar que en el 2006 el local fue tasado en US$ 1:400.000, y estamos hablando de un valor de inventario, que debe ser menor a los valores de comercialización; en todo caso, el señor Senador Alfie, aquí presente, podrá decirlo mejor que yo. Francamente, no sé lo que vale y tampoco en cuánto se vendió; sin embargo, el día viernes, en una entrevista al señor Campiani emitida por radio Sarandí, le escuché decir, en un tono medio entrecortado, que se había vendido por US$ 1:000.000. Entonces, sería bueno saber cómo y por qué se resolvió la venta de la sucursal en Buenos Aires, y si los Directores de PLUNA Ente Autónomo estaban de acuerdo con llevarla a cabo. Estamos hablando de la enajenación de un bien ubicado en un lugar tan privilegiado como Florida y Lavalle, en el Kilómetro 0 de Buenos Aires -los veteranos recordamos que en ese lugar antes estaba la Onda, así que para los uruguayos es una especie de símbolo instalado en el corazón de Buenos Aires- de manera que nos gustaría saber por qué se vendió, en cuánto, cómo, cuándo y qué participación tuvieron los Directores de PLUNA.

El señor Ministro hablaba del Argentino Hotel de Piriápolis. Se trata de una opción prevista en el contrato, eso es verdad. Seguramente el escribano Fernández me podrá evacuar una gran duda que tengo con respecto a este punto, dado que hay dos cláusulas que parecen contradictorias en los contratos posteriores. Concretamente, se habla de antes o hasta el 30 de junio de 2009 y, a la vez, de a partir de esa fecha. La verdad es que no sé cómo es esto, por lo que quisiera que el señor Fernández me lo explicara. De cualquier manera, esta es una opción que no sabemos si se ha hecho -o si se hará- efectiva, de modo que nos gustaría que se aclarara puntualmente este aspecto.

Realmente, nos preocupa advertir que parece haber una necesidad de liquidez muy grande por parte de esta gente. Entonces, quisiéramos saber cuánto dinero se ha ido invirtiendo en todo esto.

A su vez, en el contrato estaba previsto un fondo de reestructura de personal de US$ 500.000. Se me ha dicho que dicho fondo fue transferido a PLUNA S.A. -si bien no sé cuál es la reestructura de personal que se ha hecho, salvo el despido del Gerente en Madrid, lo que fue explicado aquí por el señor Bouzas- pero me gustaría que se confirmara si efectivamente se ha realizado esa transferencia, porque realmente no lo sé.

Ahora estamos ante la preocupación de una empresa que nos habla de que el Uruguay está siendo observado por la comunidad internacional, que busca seguridad jurídica, previsibilidad y racionalidad. En su momento advertí que la seguridad jurídica se basa en el hecho de que los contratos se cumplan tal cual se firman, sobre todo, cuando el que firma es el Estado. Sin embargo acá los contratos se firmaron, se modificaron y, después, se volvieron a modificar; el de la garantía era uno y el correspondiente al 12 de febrero, otro, y en donde el Estado no asumía la obligación de garantizar, porque los aviones que se iban a comprar eran otros. A su vez, los representantes de Leadgate señalaron que iban a poner US$ 167:000.000 por distinto concepto; US$ 15:000.000 -que se pagarían US$ 5:000.000 al comienzo y US$ 10:000.000 al año- y, US$ 152:000.000 en leasing y arrendamiento de aeronaves. De esos US$ 152:000.000 la empresa no puso nada - sí entregó US$ 5:000.000, pero no sé qué paso con las otras cantidades- porque no caminó esa vía de contratación: se compraron aviones Bombardier en vez de Embraer y Airbus y la garantía fue el Estado uruguayo, fue todo este crédito. De manera que acá hay un incumplimiento de las condiciones que son esenciales; este no es un tema menor, es esencial; estamos asumiendo un pasivo de US$ 180:000.000.

Ahora bien; nos ofrecen seguir volando con el avión 767 a Madrid, mientras ellos vuelan con los Bombardier, por los que nosotros somos garantía en la región. Sinceramente, este planteo da para enojarse, aún más cuando hablan de seguridad jurídica, previsibilidad y racionalidad y de que el Estado considera que PLUNA no debe ser gerenciada por una compañía del Derecho Privado. Esto parece una especie de interpelación, ¿cómo es esto? ¿Se hizo una asociación? ¿Se hizo un llamado? ¿Se pactó, se firmó un contrato? Esta gente conoce las reglas de juego y, ahora, resulta que nos están interpelando y nos ofrecen la peor parte del negocio y se quedan con lo mejor. Reitero que este es un planteo totalmente improcedente, fuera de lugar y me parece, señor Ministro, que hoy esta noticia llena los diarios. Que quede claro que quienes tienen que conciliar son los Ministros de Transporte y Obras Públicas y de Economía y Fianzas que fueron quienes firmaron los contratos, porque es un tema que atañe a estas dos Carteras, donde el Estado está representado por los dos Ministros que fueron los que firmaron, además de los representantes de PLUNA Ente Autónomo.

En consecuencia, estamos frente a un panorama que realmente nos inquieta, más allá de sentir la tranquilidad de haber intentado prevenir sobre esta situación. En ese sentido señalamos que se pactó mal, luego se modificó peor y siempre hemos cedido a las presiones de este grupo panameño-argentino en beneficio de ellos. Y ahora, ¿piden más todavía? Nos van a dar la concesión graciosa de que nos quedemos con el vuelo a Madrid, si creemos y si entendemos que es estratégico para el país, mientras ellos se quedan con los vuelos regionales de los que nosotros tenemos el 25%. En realidad, no sé cómo se va a pactar, pero no se puede romper una negociación de esta manera y me compadezco de cómo va a hacer el escribano para pactar esto; se darán en comodato los aviones y en comisión los pilotos. En fin, nunca vi que se hiciera un planteo de esta naturaleza en estas condiciones. Reitero que estamos preocupados porque no es tan fácil rescindir el contrato y decirles: “Bueno, váyanse, nos quedamos con PLUNA”, porque estamos atados con la garantía de los aviones, además de haber hecho una capitalización importantísima que me gustaría saber a cuánto ascendió. Además, se han vendido bienes del patrimonio de PLUNA; esta gente por propia decisión los vendió. Entonces, quiero saber cómo se resolvió, por qué razón, cuánto valían. Esta gente ha hecho lo que quiso, señor Ministro, y estas son las preocupaciones que tenemos.

Por otro lado, también nos dijeron que se tenían los aviones nuevos y que ahora era el momento de ganar plata. Sin embargo, seguimos perdiendo dinero, y no sé cuánto desde la gestión de estos genios de la aeronáutica. ¡Seguimos perdiendo plata! Quiero aclarar que el petróleo subió para todas las líneas aéreas, pero también bajó el dólar, tienen subsidiado el combustible y no sé cómo estamos con ANCAP, es decir, si tenemos deudas o le estamos pagando. Todas estas son cosas que queremos saber; está bien, esta es una asociación que se rige por normas del Derecho Privado, pero

acá el Estado y la sociedad uruguaya han comprometido garantías muy importantes y se ha puesto mucho dinero. Es por todo esto que tenemos una gran preocupación. Más allá de la suspensión del vuelo Montevideo-Madrid -que es algo muy importante- y de que estamos de acuerdo con la necesidad de salvar a PLUNA y con las bondades de un negocio de asociación, nos parece que hemos elegido mal el socio; ya nos pasó antes con Varig y también en esa ocasión perdimos plata. Ahora vamos a perder más plata; ¡ojalá que no! ¡ojalá que todo salga bien! Pero es difícil que se pueda lograr una conciliación, porque esto es como una "mojada de oreja" que generó una controversia política. Nosotros podemos tener todas las controversias políticas que se nos antoje, pero Campiani no tiene derecho a intervenir en esto.

De modo que quería dejar planteadas estas preguntas y hacer también estas reflexiones porque, precisamente, estamos aquí para discutir estos temas y escuchar la opinión de todos.

**SEÑOR ANTÍA.-** Estoy en la misma línea que plantea el señor Presidente de la Comisión sobre el fondo del tema y por eso interrumpió en la parte final de su exposición al Presidente de PLUNA cuando estaba haciendo el detalle de cómo habían trasladado a los pasajeros, los niños, la mercadería, etcétera. Creo que hay que ir al fondo del asunto y hoy es un día especial para hacerlo, luego de haberse conocido este comunicado y también tomando en cuenta la discusión pública que se ha planteado a través de los distintos medios.

No voy a decir nada respecto a lo que ya ha manifestado el señor Presidente de la Comisión, pero hay un punto en el comunicado que entiendo es gravísimo. Concretamente, allí se dice si el Estado considera que PLUNA Sociedad Anónima no debe ser gerenciada como una compañía de derecho privado. Y eso podemos entenderlo. Creo que con esto se está "mojando la oreja" respecto a la decisión que el país tomó. Quizás se esté comparando esta situación con decisiones que se tomaron con AFE, en las que hubo marchas adelante y marchas atrás, pero lo cierto es que en este caso se plantean si realmente son los socios adecuados y que están dispuestos a buscar un mecanismo de cambio a nivel societario y de gestión. Se están yendo; esto es un aviso de que si todo sigue así, se van. Esto nos preocupa porque la garantía ya está firmada. No sabemos cuánto se debe hoy a ANCAP y me gustaría contar con este dato en forma específica, que fue pedido por el señor Presidente de la Comisión en más de una oportunidad. También nos preocupa la venta del inmueble en Buenos Aires y la rapidez con que se efectuó ese negocio. Supongo que hoy se va a dar alguna explicación al respecto.

Por otro lado, creo que ha pasado un tiempo prudencial como para que se nos dé alguna información económica sobre la empresa, un balance, datos sobre ganancias, pérdidas, gastos, costos, etcétera. Este tema lo queremos plantear a modo de pregunta, que sumamos a las que efectuó el señor Presidente de la Comisión quien, por otra parte, fue quien motivó esta reunión.

**SEÑOR ALFIE.-** Algunas de las preguntas que pensaba realizar ya fueron formuladas por el señor Senador Antía. Siempre es bueno tener información y saber cómo han sucedido los hechos. En realidad, no sabemos cuál es el costo de los aviones que se han incorporado; sólo sabemos que son cinco aviones. Tampoco sabemos qué es lo que está en curso de incorporación, si es que hay algo comprado y se está esperando para ser puesto en funcionamiento. Nos gustaría saber, justamente, si el Estado uruguayo como tal ha puesto en PLUNA S.A. algún dinero desde el 1º de julio de 2007 hasta la fecha, cualquiera sea la vía, o sea, a través de PLUNA como Ente Autónomo o directamente mediante el Ministerio de Economía y Finanzas.

Asimismo, quisiéramos conocer a cuánto ha ascendido el subsidio a los combustibles durante este período. A la vez, para tener una noción más clara del panorama y no sólo del tema de Argentina -creo que PLUNA tenía algunos otros bienes por allí- desearíamos poseer el inventario de transferencia de los bienes de uso valuados y el inventario correspondiente al 30 de junio de 2008, es decir, un año después. Me refiero a tener el mismo inventario, donde esté valuado bien por bien. De esta manera, podríamos ver las altas y las bajas de los bienes físicos de la empresa.

Por otra parte, tal como expresaba el Senador Antía, me imagino que esta empresa tiene, al menos, balances trimestrales auditados o con firma de contador público. Entonces, nos gustaría ver los balances trimestrales de la empresa -el próximo 30 de setiembre llevará cinco trimestres- que supongo

ya estarán cerrados, ya que las sociedades anónimas de cierta relevancia así lo hacen. Quisiéramos ver los estados contables completos -no importa que estén auditados o no- como el estado de función patrimonial, el estado de resultados y el estado de origen y aplicación de fondos, que son los tres estados clave para poder analizar y ver qué paso en el medio, realmente.

En realidad, yo nunca supe el costo del "due dilligence"; en lo personal, creo que el "due dilligence" lo pagó PLUNA S.A. y no PLUNA Ente Autónomo, pero es lo mismo porque al final PLUNA ya lo pagó, y cuando se capitaliza para llegar al capital mínimo, eso está dado de baja. Por tanto, el "due dilligence" lo pagó la sociedad uruguaya.

También nos gustaría saber si ya se pagó o no la comisión de enajenación o intermediación a "Ficus Capital". Pregunto esto porque el comunicado de hoy en la prensa escrita no sólo interpreta a las autoridades -y a través de ellas a todo el Estado y la sociedad uruguayos- sino que, además, desde mi punto de vista es una clara declaración de "Yo me quiero ir". Es más, aquí se habló de "mojar la oreja", pero, en realidad, pienso que se trata de una provocación para ver si se enojan y me voy más rápido. En dicho caso, son muy importantes los balances de PLUNA S.A., que son obligatorios y públicos, mucho más a este nivel. Además, en este caso en el que la participación del Estado es del 25%, claramente debemos tener acceso a dichos balances, pues los mismos no se incluyen dentro de ningún secreto tributario ni comercial, ni nada que se le parezca; en realidad, son los números de la sociedad.

Estas son las preguntas que quería realizar y quizás en algunas de ellas -sobre todo en el tema de balances- precisé un poco los términos, dada mi profesión.

**SEÑOR AMARO.-** Al igual que todos los uruguayos, nosotros queremos saber qué es lo que está ocurriendo, siempre con ánimo constructivo. En ese sentido, vamos a formular las preguntas y quizás algunas de ellas no me las puedan contestar, como la que voy a formular a continuación. Quisiera saber cuáles serían las consecuencias económicas si por alguna circunstancia el Estado uruguayo decide poner fin a la asociación; en realidad, me gustaría saber de cuánto dinero estaríamos hablando. Sé que responder a esto es difícil, pero al menos quiero que conste esta inquietud en la versión taquigráfica.

La segunda pregunta es cuáles fueron las razones por las que el Estado uruguayo aceptó ser garantía del negocio de adquisición de las nuevas unidades aéreas, poseyendo únicamente el 25% del paquete accionario.

La tercera pregunta es la siguiente. En el día de hoy nos enteramos de declaraciones en las que se expone que el principal motivo de la suspensión de los vuelos Montevideo-Madrid fue el combustible. Ahora bien, si ese es el motivo principal para la decisión empresarial de suspender los vuelos, ¿cómo puede ser que se haya generado una deuda, por concepto de combustible, de más de US$ 6:000.000, si el control es tan férreo? ¿Se podría conjeturar que el plan de negocios estaba errado desde un principio y que la rentabilidad no sólo estaba afectada por el combustible sino, además, por otros factores que no se tuvieron oportunamente en cuenta?

Por último, quiero plantear la siguiente inquietud. El Tribunal de Cuentas de la República, en su oportunidad, efectuó serias observaciones de forma y de fondo al negocio entre el Estado y la empresa Leadgate. A propósito de PLUNA, pregunto: el Poder Ejecutivo, luego de recibir el dictamen, ¿tomó en cuenta algunas de todas las observaciones formuladas por el organismo de contralor respecto de este asunto?

Era cuanto quería expresar.

**SEÑOR MINISTRO.-** Creo que hay una importante inquietud que se pone de manifiesto en las intervenciones de los señores Senadores, y en sus preguntas, que nosotros, por cierto, compartimos. No somos ajenos a percepciones y sensaciones que surgen, por ejemplo, de una expresión -como la que constituye este comunicado público- o de interrogantes que se han planteado en la marcha de un camino que no ha sido sencillo y que también presenta sus dificultades si miramos hacia delante.

Como Ministro de Transporte y Obras Públicas digo que somos responsables de este proceso y sabemos perfectamente que el éxito o el fracaso de nuestra gestión pasa por los resultados que se logren, o no, a raíz de estas opciones que, a conciencia, hemos asumido como una responsabilidad personal y total. No compartimos esta responsabilidad, porque no compartimos la responsabilidad de nuestra Cartera; somos parte de un Gobierno y entendemos que el área que tiene que ver con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas es responsabilidad de este Ministro, y que sus decisiones y resultados son su responsabilidad, así como también lo son, su éxito y su fracaso.

En este sentido, desde el principio hemos asumido la actitud de no ser prescindentes frente a los problemas; podemos repasar los distintos temas con que nos hemos encontrado -llegará el momento en que lo haremos- pero sabemos que, en cada uno de ellos, no especulamos si nos convenía o no meter nuestra mano y asumir las responsabilidades correspondientes.

**SEÑOR MICHELINI.-** Otros querían cerrarla.

**SEÑOR MINISTRO.-** Debimos asumir la gestión -y lo hicimos con mucho gusto- de un Ministerio pero en un país que no viene de la mejor situación y, por ende, hay muchos problemas que resolver. No vamos a desarrollar este tema, pero permítaseme decir que el primer problema por resolver era cómo poder contar con los recursos presupuestales necesarios para el mantenimiento de la caminería y de la red vial. Alguno de los señores Senadores aquí presentes recordará lo que se dijo en la primera reunión de la Comisión de Presupuesto, cuando fuimos convocados. Razonablemente nos ponían, por un lado, la lista de obras a realizar y, por otro, los recursos que figuraban en la meta presupuestal, los cuales no se compadecían. Basta con dar una vuelta por el país para ver que hay mucha cosa que se está haciendo. Entre lo que nos tocó asumir se encuentra la realidad de la empresa PLUNA. No lo vamos a repetir -aunque si lo tuviéramos que hacer, reuniríamos algunos elementos más para poder demostrarlo- pero PLUNA era una empresa quebrada, fundida que, además, estaba amenazada por la bancarrota de su principal socio, de su socio "salvador", entre comillas. Todo eso hubo que desatarlo, mantener un servicio y buscar una asociación. ¿Por qué? Porque cuando hicimos el análisis de las alternativas que teníamos por delante, llegamos a la conclusión de que valía la pena dar la batalla por procurar salvar lo que representa PLUNA como empresa de bandera, por su trayectoria, por algunas virtudes vinculadas a la seguridad que tradicionalmente ha ofrecido a sus usuarios y, además, porque significaba para el país un instrumento importante para la reactivación económica que el Uruguay necesitaba por su aporte al desarrollo del turismo nacional. Quiero destacar que PLUNA no es como el transporte colectivo de pasajeros, que importa a todos los uruguayos, sino que sólo le interesa a un sector de la población del país, que es la que hace uso de sus servicios o usufructúa el aporte que la empresa realiza al turismo nacional. Esto se pone de manifiesto en algunas circunstancias complicadas que ya se han vivido en el país y son demostrables. Por lo tanto, el prestigio de PLUNA no es el mismo en el departamento de Durazno o en el barrio Casabó que el que tiene en Maldonado, en Punta del Este, o la incidencia que tiene en algunos sectores de la población del país. Además, tomamos esta opción porque había 643 trabajadores cuya estabilidad laboral dependía de si dábamos la pelea para que PLUNA siguiera, o no, en marcha.

Entonces, podíamos haber tomado la posición de decir: "Señores, esto está fundido, Varig también quebró y, por ende, este es un problema ajeno que recibimos, de modo que se haga responsable otro". Pero no es así, porque el Uruguay, la economía del país, se haría responsable de la pérdida del patrimonio de PLUNA, más que por los valores materiales, por todo lo que ha acumulado en una trayectoria de decenas de años. Por supuesto que resultaría perjudicada la sociedad uruguaya, pero particularmente quienes, directa o indirectamente, se sirven de la función que desarrolla PLUNA.

Por esas razones, tomamos la opción de salir a buscar un socio para el ente, para lo que recorrimos todos los caminos, recibiendo alternativamente aplausos de quienes tenían simpatía por los socios candidatos de turno y críticas de quienes sentían antipatía. Algunas veces aplaudieron de un lado y en ciertas instancias lo hicieron del otro, pero lamentablemente lo que se logró fue que PLUNA se convirtiera en una empresa fundida. Como tal, se nos plantearon situaciones como esta y entonces, por ejemplo, cuando aparecía algún interesado en comprar las acciones de la empresa fundida que supuestamente no valían nada, se necesitaba la resolución de Varig; entonces, las acciones de esta empresa tenía un día una cotización que liquidaba el negocio, pero al siguiente volvían a no valer nada. Esta es la historia de meses, que si bien hemos mencionado a nivel parlamentario -hay versiones taquigráficas- lo hemos hecho insuficientemente, porque cuando llega el momento de la asociación, ésta se hace con lo mejor de los que cumplieron con determinados requerimientos para integrar una

sociedad en esas condiciones y no con quienes nosotros elegimos por satisfacción propia o porque quedamos encantados. Cuando se hizo un concurso promoviendo la presentación de interesados y se llevó a cabo el proceso de selección de ofertas, después de vernos frustrados en más de una instancia de negociación, de un interés que luego quedaba en la nada, mientras el tiempo pasaba y se acumulaban los resultados negativos, llegó un momento en que fue preciso respaldar la propuesta con una oferta vinculante de US$ 2:000.000. En ese momento quedaron tres de los cuatro posibles interesados. Esa selección se hizo en función de los que reunían una propuesta que daba mayor satisfacción, tanto por la solvencia y características de quienes integraban el grupo como por los proyectos que promovía. En ese sentido, para satisfacción de los señores Legisladores presentes, no traje una larga presentación que leí en una de nuestras comparecencias a la Comisión Permanente con relación a la definición de quienes eran los integrantes y a qué empresas estaban vinculados. Eso es parte de la historia de ese proceso de selección -que existe- y de preparación.

Si hoy analizamos cómo ha sido el desarrollo de la empresa en este poco más de un año de funcionamiento, por cierto advertimos determinadas preocupaciones y avances, aunque por supuesto los sentimos insuficientes. Como se recordaba, en el plan de negocios se establecían cien días como objetivo para equilibrar la empresa, pero esto no se logró, si bien hace más de un año que está funcionando. Entonces, hay aspectos de ese plan de negocio que faltan desarrollar, lo que no significa que hayamos renunciado a esos objetivos.

**SEÑOR ALFIE.-** ¿Cuáles son las causas de que en cien días no se haya equilibrado la empresa cuando, de hecho, en los primeros doscientos días el precio del petróleo estaba más o menos igual que cuando se hizo el contrato? Digo esto porque una de las causas mencionadas por el señor Ministro fue el aumento del precio del petróleo.

**SEÑOR MINISTRO.-** Creo que no se equilibró en los primeros cien ni en los primeros doscientos ni en el año, porque los problemas que podían describir y precisar los propios integrantes del Ente Autónomo eran mayores a los que se preveían por parte de la empresa cuando asumió el nuevo Directorio. A eso se puede haber adicionado el tema del precio del petróleo y otras cosas más, pero las dificultades ya estaban planteadas desde el inicio. Más allá de los problemas o demoras iniciales, estoy convencido de que el desarrollo de los servicios intercontinentales preveía dos partes: en primer lugar, el desarrollo del destino Madrid y, en segundo término, un punto en Estados Unidos, que es una responsabilidad que tenemos; eso tenemos que asumirlo. Es Uruguay el que tiene que recuperar la calificación que perdió en otra época y en otras circunstancias. Estamos trabajando en coordinación con la Junta Nacional de Aeronáutica Civil y la DINACIA -Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica- recibiendo, bimestralmente, delegaciones que vienen de OACI y de la FFA. Estamos transitando por un camino que esperamos que nos dé resultados, aunque todavía no nos han concedido la habilitación para estos vuelos.

Con respecto a las garantías para los aviones incorporados, pienso que el proceso es uno de los más exitosos de este período y no sólo porque se han mejorado los servicios regionales y la posibilidad de que se complete la llegada de los siete aviones -lo que podrá mejorar sustancialmente el funcionamiento en la red regional y lograr resultados en todos los destinos que se han definido- sino porque además de eso y del aporte al mejoramiento de la ecuación que este tipo de aviones que se eligieron brindan, constituye un valor patrimonial concreto. Si bien está respaldado por una garantía del Estado uruguayo, lo cierto es que ahí está y en cualquier circunstancia será un bien que nuestro país tendrá a su disposición, ya sea para que esta empresa funcione, para permitir su desarrollo en tanto nos interesa que eso ocurra, para que la sociedad anónima, tal como está planteada, logre sus metas -objetivo que tenemos propuesto- así como para que en el caso de que las cosas no funcionen de la mejor manera, podamos poner ese valor al servicio de una estrategia que el país seguramente deberá abordar. Estos aviones, que se integran después de 26, 27 ó 28 años, constituyen un elemento concreto que está al servicio del funcionamiento del país y de una estrategia de desarrollo nacional.

El señor Presidente hizo algunas preguntas que, en realidad, ya había formulado en un pedido de informes. Si les parece bien, les haría entrega de la copia de dicho pedido de informes -que hoy dije que estaba en camino- a los efectos de incorporarla a la versión taquigráfica, de modo que el conjunto de los Legisladores puedan conocer las cifras respectivas. Acá consta la respuesta acerca de cuál fue la capitalización que se realizó, siendo que a los 28:291.043,29 -la cifra manejada por el Subsecretario Bergara difería en algo, ya que hablaba de 28:302.272- se adicionaran 7:081.537.

También está la respuesta a cómo se procedió en el caso del inmueble de la Calle Florida N° 1. El valor contable al cierre del balance al 30 de junio era de US$ 1:293.864, según se expresa en las Notas correspondientes. Cabe destacar que los inmuebles se encuentran presentados a valor de tasación, efectuada por peritos independientes. En concreto, se vendió en US$ 1:201.000, cobrándose US$ 480.000 al momento de la firma del boleto de compraventa y los restantes US$ 721.000 cuando se escrituró, a los 30 días. Asimismo, informo que el inmueble se entregó a los 90 días.

Por otro lado, quiero hacer una aclaración absolutamente parcial -porque, en realidad, también lo es el pedido de informes, más allá de que pueda complementarse- respecto al tema de la Cláusula 6.1 A del contrato firmado, relativa al Argentino Hotel de Piriápolis y al Estado. Allí se confirma que PLUNA, Ente Autónomo, está realizando los trámites necesarios para adelantar la opción prevista para junio de 2009 -operación que aún no se ha realizado- por un monto de $ 235:200.000.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Esta cifra equivale a aproximadamente US$ 12:000.000.

**SEÑOR MINISTRO.-** Es el mismo precio con el que se incorporó al patrimonio.

Seguramente los señores Senadores saben a qué se debió esto -porque ya fue explicado-; de todos modos, quiero decir que este bien ya estaba entre los que respaldaban a PLUNA S.A. desde un período anterior, pero nosotros no lo quitamos porque ello implicaba que tuviéramos que poner sobre la mesa la cifra de $ 235:200.000. Así fue, entonces, que quedó incorporado al patrimonio de PLUNA, tal como fue resuelto en su oportunidad, y ahora lo que estamos procurando es hacer uso de la cláusula que permitía el rescate previsto para junio de 2009.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Quiero realizar una aclaración sobre ese aspecto porque, precisamente, en el día de hoy advertí una contradicción en un contrato suscrito el 30 de junio, después de realizado el ajuste a la transacción, en el que, en una cláusula se dice “hasta el 30 de junio de 2009”, y en otra, referida a una notificación del Estado, se establece “a partir del 30 de junio de 2009”. Concretamente, dentro de la serie de contratos que fueron firmados con posterioridad al del 12 de junio, en una parte se dice “hasta” y, en otra, “a partir”. Entonces, como el señor Ministro manifestó que hubo un adelanto, realmente no sé cuál de las dos está vigente.

Por otro lado, me gustaría saber por qué se hizo y cuál fue la razón de la venta del inmueble de Buenos Aires. Planteo esta pregunta porque el número que tengo en mi poder lo extraje del listado de bienes y de la estimación que en su momento se presentó y se puso a disposición de esta Comisión, que era de US$ 1:575.000. Precisamente, escuché al señor Campiani -que quizá se equivocó- hablar en una emisora radial de US$ 1:000.000.

De todas maneras, me gustaría saber si la contradicción a la que me referí anteriormente obedece a un error o no.

**SEÑOR MINISTRO.-** Vamos por partes. Para dar respuesta a una de las inquietudes planteadas, pediría se le ceda la palabra al señor Fernández.

**SEÑOR FERNÁNDEZ.-** La cláusula consta de dos partes. Una de ellas dice que el repago del Hotel Argentino es de $ 235:000.000 más una tasa de interés, para cuyo cálculo se debe seguir una fórmula establecida en el propio contrato, y es allí donde se dice “hasta el 30 de junio de 2009”. Aclaro que los valores están fijados en pesos, pero si uno quiere calcular la equivalencia en dólares, deberá tomar en cuenta el valor al momento de la firma del contrato; esto es, si el dólar bajó, serán más dólares, y lo mismo se aplica para los yenes, euros, etcétera, dependiendo de las cotizaciones.

La opción es a favor de Leadgate, porque si esta empresa dice que le revende al Estado, éste está obligado a comprar. Ahora bien, si al Estado le resulta más conveniente comprarlo antes, seguramente Leadgate, por las cláusulas del contrato, lo tiene que aceptar.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** En otra de las cláusulas se dice “a partir”, donde el Estado debería pagar a partir de la notificación.

**SEÑOR FERNÁNDEZ.-** La empresa Leadgate puede obligar al Estado a partir del 30 de junio de 2009.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Entonces, por razones vinculadas a los intereses del Estado, hay una iniciativa que habilita a comprar antes.

**SEÑOR FERNÁNDEZ.-** Exactamente. Seguramente, en ese caso, Leadgate va a compartir la inquietud del Estado de venderle porque ejerció una opción a favor de él. Es decir que la iniciativa la tuvo el Estado.

Lo otro que me interesa aclarar del Argentino Hotel es que ese monto de $ 235:000.000 más intereses va a servir para cancelar una deuda del Banco de la República y, por tanto, no habrá dinero en efectivo, sino que se tratará de un cambio de documentos.

**SEÑOR MINISTRO.-** Además, es bueno tener en cuenta que la opción de junio de 2009 se adelanta, pero no tanto porque hay que realizar el trámite y éste lleva su tiempo. Había que prever cómo manejar el tema y creo que se da una buena oportunidad en esa dirección.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Reitero que me gustaría saber cómo se tomó la resolución y cuáles son las razones de la conveniencia de la venta del inmueble de Buenos Aires porque se trata de un patrimonio de PLUNA.

**SEÑOR BOUZAS.-** Está explicado en el pedido de informes que se contesta. El inmueble estaba infrautilizado. Anteriormente, en el año 2006 habíamos vendido un apartamento en el 5º piso en el que sólo se guardaban archivos. El inmueble era demasiado grande para el volumen del negocio y del personal de PLUNA. Además, como se optó por volcar la mayor actividad dentro del aeropuerto, también se optó por alquilar una oficina más modesta en una zona donde se encuentran ubicadas las empresas aéreas y vender ese predio. Se realizó un llamado a distintos oferentes, se optó por la mayor oferta que tenía el pago en el plazo más corto y, además, esta daba la opción de no tener que realizar la mudanza enseguida, sino que se disponía de tres meses para hacerla. Desde nuestro punto de vista, entendimos que era una buena operación porque la empresa no sufría por prescindir del inmueble y, al mismo tiempo, se accedía a dinero fresco. Por eso, acompañamos con nuestro voto esa venta.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** ¿Tenía muchos metros el local?

**SEÑOR BOUZAS.-** Sí. Se trataba de un local muy grande en planta baja en el que trabajaban 7 u 8 personas; arriba, en el entrepiso o primer piso, también trabajaba un número reducido de personal, y la mayor parte estaba ocupada por documentación vieja que se encontraba acumulada.

**SEÑOR ALFIE.-** Personalmente no entendí la explicación que se dio en cuanto a la opción a favor de Leadgate. No tengo el contrato final, pero, si mal no recuerdo, allí se hablaba de la tasa de determinados bonos más el premio sobre los bonos americanos y, por lo tanto, eso sólo puede ser en dólares y no en pesos constantes. Entonces, que se nos diga que es en pesos, me suena extraño; pero no conozco el contrato ni las cláusulas.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Para clarificar este asunto, quiero decir que eso no se cambió, porque el contrato del 12 de febrero, en su cláusula VI, dice que el contrato de opción se ha suscrito y se encuentra plenamente vigente y no sujeto a condición alguna. Asimismo, establece que se le confiere a PLUNA la opción de vender el hotel al Estado, a un precio de pago contado igual a la valuación del hotel al momento de su capitalización, más intereses calculados al 75 % de la tasa compuesta por la tasa de los bonos americanos, más el riesgo país calculado por República AFAP en su Índice de Riesgo País de Uruguay -UBI- desde el momento de la capitalización hasta el 30 de junio de 2009.

**SEÑOR MICHELINI.-** El capital fue valuado en pesos.

**SEÑOR ALFIE.-** Entonces, se trata de la tasa de los bonos americanos más el riesgo país, lo cual se mide en dólares. El señor Senador Michelini me dice que se trata del capital tomado en pesos con intereses en dólares y, sinceramente, es la primera vez en mi vida que veo algo así. Nunca supe de un caso en que los intereses se pagan sobre un valor diferente y en una moneda diferente a la del capital, porque generalmente los intereses refieren a la misma moneda; por ejemplo, si se establece un 10 % de interés, imagino que se trata del 10 % sobre el valor del capital, ya que en caso contrario se trataría de un valor que cambiaría constantemente. Creo que ahora entiendo lo que se ha querido decir.

**SEÑOR BOUZAS.-** Quiero aclarar al señor Senador Alfie que la tasa de interés es la que está aquí especificada y se aplica sobre los pesos.

**SEÑOR ALFIE.-** Entonces se trata de una tasa en dólares que se aplica sobre pesos.

**SEÑOR BOUZAS.-** Efectivamente, la tasa se aplica sobre los pesos, porque así es como se han hecho los cálculos. Creo que es necesario tener en cuenta que esta disposición beneficia al deudor, ya que se trata de una tasa tomada como base de moneda norteamericana, que es mucho más baja que las que se fijan en moneda local, y luego se aplica sobre los pesos. Digo esto con propiedad porque ya tenemos los cálculos hechos creo que hasta setiembre, porque, tal como ha dicho el señor Ministro, se ha tomado la iniciativa para que se pueda hacer la operación de recompra.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Se trata, entonces, de una cifra que alcanza a los $ 235:200.000, más los intereses calculados de la forma en que se ha dicho, sobre el capital en pesos. Cabe recordar que, además, la capitalización se hizo en junio del año pasado.

**SEÑOR MINISTRO.-** Aquí se ha insistido sobre un punto que luego se explicó, es decir, cuál es la participación de Leadgate en la operación realizada. Quiero recordar que Leadgate aportó una línea de crédito de diez millones adicionales, y esa cifra proporciona liquidez que se vuelca a favor de la Sociedad. Asimismo, hay que tener en cuenta la participación en la operación de incorporar por la vía de la compra, leasing o arrendamiento, las unidades por un valor de US$ 152:000.000, que sumados a los US$ 15:000.000 ya mencionados, da un total de US$ 167:000.000. Esa fórmula, sustancialmente, es la que se mantuvo.

¿Cuál fue la diferencia que llevó a un proceso de discusión, donde hubo opiniones y valoraciones distintas? Concretamente, la relacionada con el tema de la garantía. En un comienzo no se había dicho nada al respecto y, posteriormente, se habló de una garantía soberana del Estado. En realidad, lo que se instrumentó fue una garantía a través del Ente Autónomo, quedando plenamente aclarado que ese era el compromiso asumido por el Estado.

Es cierto que a lo largo de todo este proceso se han tenido en cuenta las opiniones del Tribunal de Cuentas. Asimismo, es público y notorio que en determinadas etapas de dicho proceso hubo diferencias en cuanto a las valoraciones de algunos de estos aspectos, por razones que fueron documentadas y difundidas ampliamente en su oportunidad. En todo caso, en lo que respecta al relacionamiento con el Tribunal de Cuentas, la actitud que hemos asumido en nuestra Cartera ha sido, permanentemente, la de atender las observaciones interpuestas y ajustarnos a las recomendaciones realizadas; así hemos procedido siempre, en toda la actividad que desarrolla el Ministerio. Y este caso no es una excepción, más allá de esa situación de diferencias -reitero- que fueron difundidas e incluso discutidas públicamente.

Aquí se ha hecho referencia, por parte de algún señor Senador, a cambios realizados en los contratos vigentes. Sinceramente, no sé qué se ha querido decir con eso, pues cada vez que se ha firmado documentación, ella ha sido aportada al Parlamento a través de las Comisiones respectivas y, en definitiva, corresponde a los contratos que están vigentes.

Es claro que también nosotros tenemos interrogantes; ante todo, por la situación objetiva, que ya estaba planteada, independientemente del comunicado público. Ahora bien, si el comunicado

público tiene una virtud, es la de ser bastante claro en cuanto a los objetivos que la empresa se plantea. Personalmente, no sé si quiere irse, aunque esa es una posibilidad. Lo que sí sabemos es que tenemos la enorme responsabilidad de manejar este asunto preservando intereses que no necesariamente están todos en la misma sintonía, por decirlo de algún modo. Seguramente, en la instancia de conciliación se pondrán en discusión todos los temas relacionados con el futuro de la empresa. El resultado que se obtenga en ese proceso -independientemente del tema del arbitraje- podrá habilitar a esta sociedad a seguir en marcha para la concreción de sus planes de negocios a futuro, o plantear la disyuntiva de que por ese camino no se puede seguir avanzando. En ese caso, tendremos la responsabilidad de decidir respecto a las opciones que tiene PLUNA, no sólo por lo que ella significa como línea aérea, sino también por todas las connotaciones económicas y, fundamentalmente, sociales, que esa eventual decisión traería aparejadas.

Es cierto que, en torno a este tema, se puede tener distintas opiniones, hacer preguntas y hasta proponer decisiones, pero también lo es que debemos decidir respecto a recorrer un camino posible, o dejar de recorrerlo y, por ende, dejar de existir. Y es en ese andarivel tan estrecho que nos hemos estado manejando prácticamente desde que tomamos contacto con este problema. Entonces, este proceso de negociación y de conciliación que ahora se abre -en donde van a participar los delegados del Ente y nosotros vamos a procurar respaldar desde el Gobierno- busca un resultado que resulte mejor para el Uruguay. No podemos permitir el funcionamiento de una empresa socia del Estado en cualquier condición y de cualquier modo, pero, a su vez, tenemos la responsabilidad de procurar un camino que esté en marcha; y, al día de hoy, existen elementos que nos plantean preocupación, tal como aquí se ha expresado.

**SEÑOR ALFIE.-** Quiero saber si el señor Ministro tiene información sobre los avances.

**SEÑOR MINISTRO.-** Para hablar sobre este tema, le cedo el uso de la palabra al señor Bouzas.

**SEÑOR BOUZAS.-** Vale la pena hacer dos precisiones al respecto.

En primer lugar, quiero decir que en la asamblea realizada el día 30 de junio de este año -momento en que vencía el período de ejercicio que cierra, precisamente, el 30 de junio- los dos Directores del Estado o, mejor dicho, la representación del accionista Estado solicitó un avance de resultado del 1º de junio de 2007 al 30 de junio de 2008, porque los avances que teníamos -que son mensuales- daban resultados que no eran buenos. Posteriormente, se nos pidió un plazo de quince días y en la reunión de Directorio del 8 de agosto volvimos a reiterar el pedido; y hasta el día de hoy no tenemos la entrega de esos avances de resultado. A su vez, solicitamos la previsión o el presupuesto para el ejercicio 2008-2009.

Por otro lado -si bien está en conocimiento de todos, creo que acá no se dijo- a partir del momento en que nosotros no dimos nuestro voto para la modificación del plan de negocios -porque entendimos que implicaba una modificación sustancial del mismo; acá no solamente se habló del cierre de Madrid, porque hay otras modificaciones del plan de negocios que ya las explicó el señor Ministro- inmediatamente, el día 28 de agosto enviamos una carta al socio privado, pidiendo la apertura del período de conciliación de 20 días que puede terminar en un arbitraje, tal como aquí se dijo. Hasta el momento, no hemos tenido respuesta alguna a nuestra carta.

Por último, hablando de la responsabilidad y la dedicación con que encaró su tarea el señor Ministro -asumiendo para él la responsabilidad de todo lo que pueda ocurrir en la Cartera, tanto sea aquella carretera que tiene tal número como la suerte de PLUNA- quiero decir, por la parte que nos toca por estar desempeñando la Presidencia de PLUNA Ente Autónomo, que llevamos tres años y medio de trabajo con un respaldo total del señor Ministro, del Subsecretario y del señor Director de Secretaría y que nos sentimos honrados por ello. Además, nos manifestamos absolutamente responsables del resultado que pueda tener la suerte de la empresa, tanto por lo que hemos hecho desde el día 28 de marzo del año 2005 hasta lo que nos toque y diga la vida que tengamos que estar en ella. El señor Ministro, como todo el mundo en esta vida tiene un panorama y una serie de tareas que asumir y PLUNA es una de ellas. En mi caso personal, PLUNA es mi tarea, pero no soy responsable de la ruta 11.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Me dejó una duda algo que el señor Bouzas acaba de decir, en el sentido de que el 28 de agosto ustedes votaron en contra de la modificación del plan de…

**SEÑOR BOUZAS.-** El 28 de agosto mandamos la carta.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Mandaron la carta pero votaron en contra, creo, en una sesión de Directorio.

**SEÑOR BOUZAS.-** No votamos en contra; no dimos nuestro voto. Lo que sucede es que nos tuvimos que regir por lo que dice el contrato, que dice que si no damos el voto…

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Usted dijo que no dieron el voto no solamente respecto al corte de la ruta a Madrid sino también sobre otros temas sustanciales. ¿Cuáles eran esos temas?

**SEÑOR BOUZAS-** Las modificaciones en materia de incorporación de flota y de cargas. Aclaro que la incorporación de flota que se planteaba en el plan de negocios original no se ha completado, salvo la flota regional, en la que entraron 5 aeronaves y falta entrar dos más.

**SEÑOR MINISTRO.-** Todavía falta el desarrollo de los vuelos intercontinentales y los regionales.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Por eso hoy decía que había un apartamiento por parte de uno de los socios respecto a las condiciones del contrato. Si uno lee estos contratos y ve el plan de negocios, coincide con ustedes, pero en el contrato se había pautado un proceso de ejecución, tenía fechas, y pasaron catorce meses y todavía el plan de negocios no se ha cumplido. Incluso, la compra de los aviones Bombardier no estaba prevista en el plan de negocios. Seamos amplios. En cuanto a la carga, hoy de mañana leí que en el año 2008 se pensaba facturar US$ 50:000.000 por concepto de cargas, con cinco aviones de alcance intercontinental Airbus 330; creo que se iba a adquirir uno por sistema de leasing. Me refiero a ese apartamiento.

Creo que ha habido modificaciones sustanciales del contrato en materia de garantías. Esto ya lo señalamos. Aquí lo que se pacta como garantía en el contrato de suscripción de acciones es una cláusula -diría- de buenas intenciones, que dice: “Obligaciones para el Estado: hacer sus mejores esfuerzos para reducir los costos de financiamiento para PLUNA en la implementación de su plan de negocios y realizar las gestiones necesarias para procurar la emisión de garantías subsidiarias adicionales del Estado que fueron convenientes en los procesos para la adquisición de aeronaves”. Esto no implicaba ninguna obligación para el Estado; simplemente, se decía “procurar”, “tratar”, “ver” y también “subsidiarias”, pero aquí hay una garantía directa. Lo que se hizo es radical y esencialmente distinto a lo que se pactó el 12 de febrero y eso se cambió en el contrato de ajustes a la transacción que se firmó el 12 de julio, donde se le dio, además, la posibilidad a la gente de Leadgate de elegir las aeronaves. Concretamente, allí se establecía: “PLUNA firmará una carta de aceptación de propuesta de adquisición, arrendamiento y leasing de aeronaves con el proveedor que designen los nuevos accionistas en los próximos tres días”. Obsérvese que se dispone un plazo perentorio de tres días; parece una vista judicial. Entonces, en tres días se debía aceptar la compra de aviones, pero no eran esos los que estaban en el plan de negocios. De modo que el apartamiento del plan de negocios se dio reiteradamente y eso es lo que hemos objetado.

Ojalá ahora salgamos de esto de la mejor manera, pero ya estamos enganchados y hemos puesto un montón de plata: US$ 35:000.000, dimos garantías por US$ 180:000.000 y ¡estamos tomando la iniciativa de recuperar el Argentino Hotel! ¿Vamos a hacer otro Conrad en el Argentino Hotel? ¿Qué apuro tiene el Estado? Al final, van a terminar siendo US$ 15:000.000, porque $ 231:000.000 son alrededor de US$ 13:000.000, a lo que hay que sumar los intereses. En cuanto a esta difícil negociación que ustedes emprenden, debo decir que en el cambio de condiciones no intervino sólo el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, sino que también el Ministro de Economía y Finanzas firma este contrato por el Estado y acude a las convocatorias que hacemos aquí, haciéndose responsable. Por lo tanto, aunque aquí el señor Ministro diga que toma toda la responsabilidad, lo cierto es que dicha responsabilidad es compartida entre varios. El señor Ministro dice que tiene muchos asuntos que atender, pero esas son las competencias de la Cartera y si uno las asume, las debe cumplir.

**SEÑOR BOUZAS.-** Se había preguntado por cuánto y cuándo se hizo la integración de capital que está establecida en el contrato del 12 de febrero de 2007 por parte de Leadgate y la Sociedad Aeronáutica Oriental. Al respecto, puedo decir que el día 11 de julio ingresaron US$ 5:000.000 en efectivo a la empresa y el día 9 de abril de 2008, con una anticipación de tres meses, ingresaron los otros US$ 10:000.000 que se había comprometido ingresar a la empresa.

Otro aspecto que vale la pena destacar es lo que dice el documento en cuanto a los tres días perentorios, a lo cual el señor Presidente da un cierto dramatismo. En este sentido, puedo decir que la negociación de los aviones fue hecha en conjunto y, valorando el plazo de entrega, el precio de un Embrear, de un Bombardier, las condiciones de financiamiento del Banco Nacional de Desarrollo de Brasil y las del Banco Nueva Escocia de Canadá, se vio que las condiciones en el caso del Bombardier eran más beneficiosas, a pesar de que los aviones son del mismo porte, de igual categoría y llevan la misma cantidad de gente. Por ese motivo se eligió dicho avión. Pero una cosa es lo que dice el papel y otra, distinta, es la vida dentro de la empresa.

**SEÑOR ALFIE.-** Quisiera confirmar algunos datos para saber si he entendido bien. ¿La empresa está sin balance final al 30 de junio de 2008?

**SEÑOR BOUZAS.-** Todavía no está terminado.

**SEÑOR ALFIE.-** Además, la empresa está sin presupuesto. O sea que una empresa que tiene una deuda de US$ 150:000.000 y tiene activos -es decir, un capital positivo- por lo menos por esa cantidad, no tiene un balance a los sesenta y cinco días de fecha de cierre y, a su vez, no tiene presupuesto. Realmente, no puedo creer esto. En lo personal, conozco bastante algunas empresas e, incluso, he asesorado y asesoro a algunas de ellas, y puedo decir que en empresas que tienen la centésima parte de esto, a los veinte días los balances están completos. Además, antes de empezar el año de ejercicio tienen un presupuesto operativo rubrado, por lo que se sabe en qué se puede gastar y en qué no.

Por lo tanto, me deja una honda preocupación que una empresa que maneja este pasivo y este activo, no tenga balances ni presupuesto. No sé cómo se puede manejar una empresa de esta manera.

**SEÑOR MINISTRO.-** Quisiera referirme a dos o tres aspectos.

El señor Presidente se planteaba recién si es conveniente, o no, la recuperación del Hotel Argentino y para qué se haría la misma. Creo que antes que el tema del plazo -que es junio de 2009- está la necesidad de instrumentar esto del modo más conveniente para el país, a los efectos de hacer posible esta opción. En realidad, nosotros estamos recorriendo este camino porque consideramos que, independientemente de cuál sea el destino -está concedido, no sé por quién, hace muchos años, hasta el 2014- se trata de un bien que vale la pena rescatar. No fui yo quien propuso o dispuso que estuviera respaldando el patrimonio de esta empresa, pero me interesa saber si los señores Senadores coinciden en cuanto a si es importante o no, porque si no lo es, entonces, no nos ocupamos más del tema.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** La nuda propiedad, pero el usufructo es hasta el 2014.

**SEÑOR MINISTRO.-** Efectivamente.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** No es importante, señor Ministro.

**SEÑOR MINISTRO.-** Entonces, si no es importante...

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Pero lo decide usted.

**SEÑOR MINISTRO.-** Claro que yo lo decido; pero si no es importante, después lo veremos, porque si no se rescata la propiedad...

**SEÑOR PRESIDENTE.-** La nuda propiedad.

**SEÑOR MINISTRO.-** Bueno, pero no la concedí yo; quizás, habría que averiguar quién la concedió en esas condiciones, cuando permanentemente hay reclamos de las fuerzas vivas de Piriápolis para que se habilite parte de las 16 hectáreas que pertenecen al hotel -que incluye hasta el Pabellón de Las Rosas- a efectos de llevar adelante otro proyecto. Todo eso alguien lo concedió hasta el 2014 y, reitero, no fui yo.

Por lo tanto, me parecía que esto era un esfuerzo que debíamos hacer y estamos procurando realizarlo, pero, si no es importante, pues me saco un problema de encima.

El segundo aspecto tiene que ver con el funcionamiento de la empresa. Debo decir que he registrado con atención las observaciones del señor Senador Alfie y coincido con su preocupación. Una empresa con estas características debe estar ajustada en el funcionamiento de todos sus registros para que podamos actuar como corresponde, midiendo también las responsabilidades que correspondan. Tengamos en cuenta que esto se puede prestar para que se interprete que la dilación tenga un sentido. Al respecto, nosotros estamos permanentemente atentos al funcionamiento de la empresa, supervisando el trabajo que llevan adelante los compañeros Directores del ente, pero con un objetivo: que la empresa esté en marcha, funcione, cumpla con sus obligaciones, brinde los servicios, dé trabajo a sus funcionarios, etcétera. Porque si no es importante, si no importa que esto termine, entonces ¿para qué vamos a complicarnos la vida? Si antes nadie “metía la mano” y ahora estamos trabajando pero resulta que no importa, entonces, que quede claro.

Me parece sentir que en esta reunión por lo menos tenemos una coincidencia; podemos tener diferencias que se pueden expresar en las declaraciones públicas cuando se valoran las distintas circunstancias, pero no podemos tener diferencias en los aspectos sustanciales. ¿Vale o no la pena pelear por resolver de la mejor manera las situaciones que nos ocupan? Yo creo que este asunto vale.

En tercer lugar, ¿por qué el plan de negocios no es parte integrante del contrato ni constituye un numeral del mismo? Un plan de negocios siempre es un aspecto de referencia; siempre existe la necesidad de ir ajustándolo a las coyunturas: si sube o baja el petróleo, si se abre un mercado nuevo o si se cierra un mercado tradicional; esos aspectos deben estar contemplados. Algunas de las observaciones que se formulan refieren, precisamente, al esfuerzo que se hizo para cumplir ese plan de negocios; en algunos casos estamos más lejos y, en otros, más cerca. Es cierto que ha habido todo un programa detallado -fundamentalmente en los primeros días- de concreción de objetivos, algunos de los cuales se alcanzaron y otros no, pero el plan de negocios en su totalidad es un camino a seguir y en algunos aspectos como el que nos ocupa hoy, hay un retroceso que todos valoramos como importante y que fue motivado por las circunstancias.

En cuarto lugar, quería hacer una aclaración. En su última intervención, el señor Presidente hizo referencia a la responsabilidad del Ministro de Economía y Finanzas, contador Danilo Astori, y la verdad es que cuando nosotros venimos…

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Es un problema de calificación, señor Ministro.

**SEÑOR MINISTRO.-** No, señor Presidente, no es un problema de calificación, es un problema de otro orden. Nosotros venimos al Parlamento porque es nuestra obligación, exponemos nuestros argumentos, brindamos información y trabajamos con la Comisión de Transporte y Obras Públicas sobre este asunto que, por cierto, es de gran importancia. Reitero que es nuestra obligación. Respetamos a los integrantes de la Comisión y consideramos que les importa lo que venimos a decir en este ámbito porque, de lo contrario, no nos llamarían, sino que convocarían al Ministro Astori. Pero cuando el señor Presidente lo incorpora a la discusión, a pesar de que estamos nosotros aquí presentes y decimos que somos los responsables, no tenemos más remedio que pensar que lamentablemente está más preocupado por especular y tratar de vincular las dificultades al contador

Danilo Astori que por tratar de buscar en conjunto una salida para el tema que tenemos en discusión. Ese no es el estilo con el que estamos acostumbrados a trabajar.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Permítame que le conteste, señor Ministro.

**SEÑOR MINISTRO.-** Sé que siempre contesta, señor Presidente.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Se equivoca señor Ministro porque no es que yo lo diga; lo dijo el contador Astori y estoy reproduciendo lo que él expresó en esta Comisión. El señor Ministro de Economía y Finanzas ya concurrió; no es que usted, señor Ministro, haya venido solo. Creo que esta es la primera vez que viene solo a hablar de este tema porque, insisto, siempre concurrió el Ministerio de Economía y Finanzas y en alguna oportunidad, cuando no lo hizo él, concurrió el economista Bergara. Ellos se hicieron responsables y tan es así que firmaron los contratos. Sinceramente, lo que no entiendo es que se diga que se firmó y, entonces, ¿la realidad no importa? Están firmando por el Estado, ¿y quien lo hace no es responsable? ¡No, señor Ministro, no me puede decir eso! No se trata de ninguna actitud de ninguna especie; es un análisis liso y llano y, además, está avalado por las propias declaraciones de los involucrados. ¡Perdóneme, pero no estamos haciendo política menor! Con su responsabilidad me alcanza, pero lo que pasa es que hay más de una. Lo que pasa es que si el señor Ministro firma, es responsable.

**SEÑOR MINISTRO.-** No, señor Presidente.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** ¡No me diga que no! Es así, pero, además, no importa. Las responsabilidades se verán después y no importa que el señor Ministro y quien habla discutamos sobre quién es o no responsable. Eso lo discutiremos después y quizás éste no sea el ámbito para debatir estas cosas; ya encontraremos otro ámbito legislativo para hacerlo. Simplemente quiero dejar claro que esto no lo dije yo, sino el propio Ministro de Economía y Finanzas cuando señaló que compartía esta responsabilidad y que estaba de acuerdo con la salida. La salida será buena, mala o regular -ese es un tema que se juzgará después- pero es la que ustedes eligieron, señor Ministro, no yo; yo no la elegí. Como todos saben, yo he sido crítico con la utilización de esta salida y he tratado de mantener mi posición en el mejor de los niveles. Podremos discrepar en algunos términos, pero siempre he sido directo y muy llano.

**SEÑOR MINISTRO.-** ¿Sabe una cosa? Cuando llamé por teléfono para tener esta reunión, usted, señor Presidente, me podría haber dicho que concurriera con el contador Astori, pero no me lo dijo. Entonces, cuando lo plantea acá, creo que quedó en evidencia que está más preocupado por vincular al Ministro Astori en este tema que por profundizar en el problema que tiene PLUNA. Lo digo con la misma sinceridad con que usted plantea sus preocupaciones. Yo también veo eso; es más, lo comento porque creo que es bueno preservar el clima de trabajo, de discusión y de discrepancia que tenemos en este ámbito.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Fue el propio contador Astori que tomó esa iniciativa. Si hay responsabilidades emergentes de toda esta operativa, se darán a conocer en el ámbito legislativo que corresponda, señor Ministro. Nosotros no estamos tratando de sacar partido de nada porque esto no termina acá. Esta es una convocatoria a la Comisión y, además, el propio señor Ministro pidió ser recibido. Reitero que el señor Ministro solicitó ser recibido y lo convocamos. Nos cruzamos en el camino porque me parece que el tema era lo suficientemente urgente para ser tratado y, por otra parte, quiero señalar que el señor Ministro de Economía y Finanzas está de viaje. Quiero que quede claro que no se trata de sacar ventajas. Al igual que el señor Ministro, queremos que esto salga bien y lo que nosotros decimos es que nació mal y que después que esto sucede, es difícil que salga bien. Esa es nuestra opinión y usted, señor Ministro, la conoce.

**SEÑOR DOMÍNGUEZ.-** Antes que nada quiero aclarar que concurrimos a este ámbito como integrantes de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Representantes, junto con su Presidente, el Diputado Julio Fernández.

Creo que en lo que fue el mejor momento de esta reunión, se expresaron las enormes preocupaciones que tenemos y no ocultamos. En ese sentido, queremos decir que este es un proceso en que el Estado tiene que participar con un 25%, pese a que nadie quería que lo hiciera. Entonces, la carga que se tiene que sobrellevar es tremenda. Por lo tanto, estaremos muy atentos, porque no sólo somos críticos, sino también optimistas en cuanto a que tenemos que salir de esta situación.

Me parecía importante señalarlo porque, si bien no hemos estado presentes en el tema como Comisión a nivel de la Cámara de Representantes, estamos trabajando para profundizar en él. Creo que en muchos aspectos de esta reunión se ha avanzado. Seguramente, en las cuestiones de enfoque político podemos tener diversas posiciones, pero es evidente que necesitamos datos. Por supuesto que se formularon buenas preguntas y no hay duda de que las Comisiones de ambas Cámaras deberemos seguir trabajando intensamente en el asunto. Entonces, si es preciso hacer convocatorias, se harán, porque el Poder Ejecutivo -y no sólo el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas- tiene responsabilidades en el tema, así como también la Bancada oficialista.

Es todo.

**SEÑOR VAILLANT.-** Simplemente quiero compartir una breve reflexión con ustedes.

En primer lugar, creo que cometemos un error si decimos que este proceso se inició hace un año y medio, cuando comenzaron las negociaciones que culminaron con la instancia de la empresa Leadgate. Sin embargo, esa no es la fecha de nacimiento de esta situación, sino que ella se produce a partir del primer contrato de asociación de PLUNA, que no fue realizado en este período. Comenzó en 1993, tuvo su segunda etapa en 1995 cuando se confirmó el contrato con la empresa Varig y continúa hasta ahora. Insisto en que este proceso no nace en ese entonces, sino que tiene lugar con la aprobación de la ley que habilitó la creación de la asociación de PLUNA como empresa mixta. Luego, continuó con el primer contrato de asociación que se realizó con la empresa Varig y finalizó cuando ésta se fundió tres veces y lo mismo sucedió con PLUNA. Por último, ahora prosigue con esta nueva asociación que el Gobierno se ve en la necesidad de realizar.

Entonces, resulta evidente -me parece importante señalarlo porque creo que en este caso debemos fortalecer la posición del Estado frente al socio- que la experiencia que el país está teniendo en las asociaciones mixtas, no con este Gobierno, sino con los sucesivos desde 1993 al presente -quiere decir que hay cuatro Gobiernos comprometidos- no ha sido positiva y nos ha demostrado que es harto difícil. Por lo tanto, como nuevamente se está planteando una situación no deseada -o, por lo menos, se perfila como tal- entre la empresa PLUNA y el nuevo socio -me estoy refiriendo a la primera preocupación que motivó esta convocatoria, es decir, la cancelación del vuelo a Madrid, que no estaba en los cálculos ni era querida por ninguno de nosotros ni por la Administración de PLUNA Ente Autónomo ni por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, así como tampoco por los Legisladores de todos los partidos políticos aquí representados- es importante trasmitir al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas -lo hago a título personal- y a los directivos de PLUNA Ente Autónomo que sientan que están respaldados por toda la sociedad y, obviamente, por el Parlamento en cuanto a la relación con Leadgate. Las cosas no resultan fáciles con esta empresa, así como tampoco resultaron fáciles con Varig a lo largo de muchos años.

Me parece importante hacer esta reflexión porque, de lo contrario, podríamos hacer un enfoque equivocado sobre el proceso; todavía no tenemos claro cómo va a seguir, pero cometeríamos un error si pensáramos que esto se inició hace un año y medio. No; esto no se inició hace un año y medio. La PLUNA que recibieron este Directorio, este Ministerio de Transporte y Obras Públicas y este Gobierno, es consecuencia de su asociación, durante muchos años, con la empresa VARIG.

**SEÑOR ANTÍA.-** Están pendientes las preguntas sobre los subsidios de los combustibles y la cuenta con ANCAP.

**SEÑOR BOUZAS.-** Efectivamente, en el contrato está pactado el tema de la instrumentación de un subsidio de los combustibles, sobre todo porque somos el único país que no lo aplica. Como los señores Senadores saben, en los países vecinos existe el subsidio a las empresas nacionales. Aquí,

ese subsidio todavía no se implementó porque hay diferencias en la discusión que tiene ANCAP con PLUNA a la hora de acordar el contrato que incluye el subsidio. Al día de hoy, repito, todavía no se implementó ningún subsidio y se está facturando el combustible al mismo precio que a los demás.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** ¿PLUNA está al día con ANCAP?

**SEÑOR BOUZAS.-** Ese dato no lo poseo.

**SEÑOR AMARO.-** ¿Quién debe esos US$ 6:000.000?

**SEÑOR BOUZAS.-** Los debe PLUNA por suministro de combustible.

**SEÑOR AMARO.-** Entonces, estas cifras no son reales.

**SEÑOR BOUZAS.-** No sé si son reales, porque nosotros no estamos en la gestión de la empresa.

**SEÑOR MINISTRO.-** Leí en la prensa de hoy un artículo sobre un diálogo entre el Presidente de la Sociedad Anónima con el Presidente de ANCAP respecto a las condiciones de aplicación no sé si del subsidio o de la cuenta corriente.

**SEÑOR AMARO.-** Hablé de los US$ 6:000.000, porque anteriormente hice la pregunta y creo que tomaron debida nota. No iba a mencionarla porque esperaba la contestación definitiva, que sé que me la van a remitir.

**SEÑOR MINISTRO.-** La pregunta fue formulada en la primera intervención y la registré.

Simplemente quiero precisar que ya está corriendo el plazo. El Directorio del Ente Autónomo ha presentado la carta, que es la condición para poner en marcha ese proceso llamado de conciliación. Tenemos la aspiración de que se definan aspectos que tienen que ver con la modificación que, por vía unilateral, se ha aplicado al plan de negocios. Por lo tanto, este plazo que tenemos por delante es muy importante desde el punto de vista del contenido práctico de las relaciones con la empresa, aparte de los elementos de relacionamiento que, por cierto, experimentan un cambio a partir de esta comunicación pública que se ha hecho.

De algún modo, durante todo este tiempo hemos estado trabajando, atendiendo distintos objetivos y procurando que las cosas se encaminaran.

En definitiva, creo que esta publicación, por el momento en que se realiza y por los elementos que están planteados, debemos interpretarla como una respuesta a la solicitud de conciliación que hemos promovido. Por lo tanto, cada uno de los temas que de ahí se derivan pasa a ser parte de ese proceso de revisión que debemos abordar.

En resumen, señor Presidente, quería dejar sentado este comentario que de alguna forma marque la orientación del trabajo que emprendemos.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** La Comisión agradece la información brindada por el señor Ministro, quien ha venido acompañado por el Director de Secretaría, por sus asesores y por los integrantes del Directorio de PLUNA Ente Autónomo.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 16 y 16 minutos)